Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 100

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 29 augustus 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2016 inzake voortgang MIRT (Kamerstuk 34 300 A, nr. 70);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 februari 2016 ter aanbieding van de derde Publieksrapportage Rijkswegennet 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 59);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 juni 2016 inzake eerste Publieksrapportage Rijkswegennet van 2016 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 69);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 april 2016 inzake voortgangsrapportage tracéwetplichtige projecten over de periode 1 juli 2015 t/m 31 december 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 63);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 april 2016 inzake marktvisie Rijkswaterstaat en bouwsector (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 68);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juni 2016 inzake energieneutrale netwerken in beheer van Rijkswaterstaat (Kamerstuk 30 196, nr. 459);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 december 2015 inzake toezegging, gedaan tijdens het notaoverleg MIRT van 23 november 2015 over de verantwoordelijkheden ten aanzien van de grondwaterproblematiek bij het project A4 Delft-Schiedam (Kamerstuk 34 300 A, nr. 53);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2016 inzake stand van zaken MIRT-project Afsluitdijk (Kamerstuk 34 300 A, nr. 60);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 maart 2016 met de reactie op de motie van het lid Visser**

kst-34300-A-100
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

c.s. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 67) over de doorstroming op de aansluiting A1/A30 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 62);
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 april 2016 met de reactie op de motie van het lid Visser c.s. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 67) over de doorstroming op de aansluiting A1/A30 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 64);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 maart 2016 met de reactie op de motie van de leden Visser en Hoogland over de doorstroming op de A4 bij Leiden (Kamerstuk 34 300 A, nr. 61);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 maart 2016 inzake aanbieding rapport Review van storingen en storingsafhandelingen Nieuwe Botlekbrug (Kamerstuk 29 385, nr. 87);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 mei 2016 inzake de Blankenburgverbinding: Kanteldijk (Kamerstuk 32 598, nr. 22).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Bruins, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Smaling, Van Tongeren en Visser,

en mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 13.03 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag. Ik heet van harte welkom de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en hun ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via internet en natuurlijk onze woordvoerders. De spreektijd in eerste termijn is acht minuten met een tweetal interrupties. Ik zie geen misbaar, dus dat is aldus besloten. Het is mij een genoegen om het woord te geven aan mevrouw Belhaj. Ik zeg erbij dat zij om 14.30 uur dit algemeen overleg moet verlaten, omdat zij weer een ander algemeen overleg heeft, elders in dit gebouw.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Niet vaak staat de politiek dichter bij de Nederlander dan op maandagochtend om vijf voor half negen. Iedereen heeft dan een mening over 's lands infrastructuur. De files bij het Rottepolder- of het Terbregseplein, de boetefuik op de A2 en werkzaamheden op de A50 bij Emmeloord zullen bij menig koffieapparaat besproken zijn. Aan ons de mooie, maar ook ingewikkelde taak om voorop te lopen in deze discussie. Mobiliteit moet slim, snel en schoon zijn, maar wat D66 betreft in de basis vooral veilig. De impact van verkeersongelukken op het leven van mensen is enorm. In Nederland hadden we in 2015 621 verkeersdoden te betreuren en meer dan 20.000 mensen belandden in het ziekenhuis. D66 pleit voor een sluitende registratie op het niveau van het Rijk, de provincies en de gemeenten van de plaats en de oorzaak van verkeersongelukken. We hebben hier al eerder over gesproken. In onze optiek kunnen alleen zo maatregelen genomen worden om die ongelukken op termijn te voorkomen.
Daarnaast pleit ik ervoor om verkeersveiligheid als toetssteen mee te nemen in de prioritering van de aanleg en de aanpak van infrastructurele projecten. Noord-Nederland heeft zich opgeworpen als proeftuin voor verkeersveiligheid. Mijn fractie vindt het een buitengewoon aantrekkelijk idee om de achttien maatregelen die zijn geformuleerd in het opschakelrapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), hun beslag te laten vinden in de drie noordelijke provincies en te kijken wat werkt en wat niet, zodat we stevig werk kunnen maken van het terugdringen van verkeersslachtoffers. Hoe staat de Minister tegenover het idee van Noord-Nederland als proeftuin?
Ik begon er al mee: de infrastructuur, de bereikbaarheid of soms helaas onbereikbaarheid van plaatsen, gaat mensen aan het hart. Voor D66 is het daarom heel belangrijk dat mensen mee kunnen praten over op handen zijnde projecten in hun buurt. Nog te vaak merk ik dat participatie en inspraak in infrastructurele projecten niet helemaal uitpakken zoals we willen. Er wordt weliswaar goed voorgelicht, maar gevoelsmatig is er vaak geen sprake van echte inspraak. Het budget ligt al vast en voorgestelde alternatieven passen daar niet binnen, bijvoorbeeld omdat er al juridische kaders zijn vastgesteld die de bewonerswensen in de weg staan. Zou het niet goed zijn een aantal afgeronde MIRT-projecten aan te wijzen en te bekijken wat er wel en niet goed ging in de participatie, als een soort

evaluatie, waaruit aanwijsbare succesfactoren voor burgerinspraak en invloed gedestilleerd kunnen worden?
D66 is geen voorstander van het verbreden van de A27 bij Amelisweerd, net als een meerderheid in deze Kamer, heb ik begrepen, maar de PvdA zit wellicht vast aan het regeerakkoord. Ik hoop ook te horen hoe zij daar nu in staat. In het regeerakkoord staat alleen maar dat projecten met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) volgens plan uitgevoerd worden. Een positieve MKBA ontbreekt nu juist bij dit project, dus daar zit een opening, lijkt me.
D66 zou graag zien dat het CPB een quickscan uitvoert op de effecten van uitbreiding van de A27 binnen de bak en het invoeren van een 80 kilometerzone als het gaat om verkeersveiligheid en congestie.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat de heer Hoogland een vraag heeft.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik wilde gelijk de vraag van mevrouw Belhaj beantwoorden, al is het maar omdat zij onze partij, de Partij van de Arbeid, ook direct aansprak. Dan is het meestal wel gebruikelijk dat je daarop reageert.

De **voorzitter**:
Excuses, maar we hebben interrupties afgesproken. Als u wilt interrumperen, doet u dat, maar u gaat niet het debat op deze manier voeren. Ik geef u de mogelijkheid om te reageren, maar ik tel het als een interruptie.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat lijkt mij uitstekend. Ik zal een klein citaat geven uit juni 2014. Mevrouw Belhaj zat toen nog niet in de Kamer, maar D66 bestond al en de PvdA ook. Toen zei mijn ambtsvoorganger in de fractie: «De PvdA-fractie in de Tweede Kamer blijft voor de verbreding van de A27 bij het Utrechtse Amelisweerd. Vorige week stelde het Centraal Planbureau in een rapport dat het project beter kan worden uitgesteld. Met haar standpunt wil de PvdA duidelijkheid geven aan de Utrechters, bij wie veel verzet is tegen het verbredingsplan. Ik wil zekerheid bieden.» Dat zei mijn ambtsvoorganger. Zij heeft dat toen gedaan. Die zekerheid wil ik bij dezen nog een keer bieden, als dat extra comfort geeft aan de D66-fractie. Mijn vraag is of zij nu begrijpt wat wij willen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ja, dat is helder.

De **voorzitter**:
Dan neem ik aan dat de heer Hoogland geen vervolgvraag heeft en dan vervolgt mevrouw Belhaj haar betoog.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Zoals ik net al zei, willen wij graag dat het CPB een quickscan uitvoert op de effecten van de uitbreiding van de A27 binnen de bak en het invoeren van een 80 kilometerzone als het gaat om verkeersveiligheid en congestie. Dit is nu niet doorberekend. Ik zou graag zien dat dit alternatief wordt betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming.
Dan kom ik op de N35 in Raalte. Ik ben dit voorjaar op bezoek geweest in Raalte, net als een aantal collega's, maar die al wat eerder. Het beruchte kruispunt Bos moet echt dringend aangepakt worden. De situatie is onoverzichtelijk en erg onveilig. Gemeente en provincie hebben inmiddels 38 miljoen bijeengebracht. Hoeveel ongelukken moeten er nog gebeuren voordat de Minister bereid is om de resterende 12 miljoen euro aan te vullen?

Dan over de 130kilometerwegen. D66 is niet tegen lekker doorrijden, maar we onderschrijven de belofte die de Minister eerder deed, nadrukkelijk: 130 waar het kan. Hoe staat het met de second opinion van het RIVM, zoals gevraagd in de motie van D66, over de gezondheidseffecten van deze snelheidsverhogingen?
Vorig najaar is er een motie aangenomen over de fietsbrug over de Lek. Ik begrijp dat er inmiddels gesprekken gaande zijn op ambtelijk niveau. Dat is mooi, maar ik lees overal, ook letterlijk, over de Lek. Wordt er in de gesprekken over de fietsbrug over de A27 ook uitgegaan van het verlengen van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal? Je hebt namelijk niets aan een brug over de Lek als die niet over het Amsterdam-Rijnkanaal gaat. Mijn vraag aan de Minister is of dit zo is.
Fietsen zijn een bron van enorme innovatie en Utrecht loopt hierin voorop. Hoe ziet de Minister haar rol om dit een plek te geven in haar beleid? De helft van de treinreizigers komt met de fiets naar het station. D66 wil dat graag stimuleren, maar er dreigt in 2030 een tekort van 100.000 plaatsen om je fiets te stallen. De Minister zoekt naar oplossingen. Hulde daarvoor. Is zij bereid een concreet actieplan op te stellen en de Kamer hierover te informeren? Mijn fractie zou ook graag meer aansluitmogelijkheden zien van ov-fietsen op busstations, kleinere treinstations en grotere parkeerplaatsen. Is de Minister bereid hiernaar te kijken?
Dan kom ik op duurzaamheid en innovatie. Kan de Minister wellicht al een gedetailleerd overzicht geven van haar inzet voor infrastructuur en elektrisch rijden?
Dan kom ik op de spoorwegen. Kan de Minister in het diplomatieke verkeer met Duitsland aandringen op spoedig herstel van de Friesenbrücke, om het treinverkeer tussen Groningen, Bremen en Hamburg snel weer op gang te brengen? Hetzelfde geldt voor Eindhoven-Düsseldorf. Wil de Minister blijven lobbyen voor de spoedige verdubbeling van het spoor?
Elektrificatie van spoorlijnen biedt niet alleen grote voordelen voor het milieu, het is ook beter voor de reiziger, omdat elektrificatie ertoe leidt dat er ook elektrische intercity's over dit spoor kunnen rijden. Op aandringen van D66 worden er in de komende periode een aantal trajecten geëlektrificeerd, zoals Zwolle-Wierden en de Maaslijn tussen Nijmegen en Venlo. D66 wil dat dit op alle trajecten gebeurt, zodat in 2025 alle spoorlijnen geëlektrificeerd zijn.
Transport over water is een belangrijke schakel in de Nederlandse economie. Het is een voorwaarde voor de positie en de groei van de mainports. Het levert een positieve bijdrage aan mobiliteit en bereikbaarheid en aan het behalen van milieudoelstellingen. Dit laatste is voor ons enorm interessant. Er zijn veel maatregelen voorstelbaar. De sector zegt hier ook voor open te staan. Door aanpassingen aan de infrastructuur kan er veel milieuwinst geboekt worden. Wij denken bijvoorbeeld aan voldoende vaardiepte op de corridor Rotterdam-Duitsland via de Rijn. Enkele centimeters toename van de waterstand betekent dat schepen vele tientallen tonnen meer kunnen vervoeren per reis. Dat is efficiënt inzetten op groen vervoer. Het op diepte houden van het rivierenstelsel is van evident belang. Wanneer de bruggen verhoogd worden en een laag containers meer geladen kan worden, kan per reis 25% tot 30% meer vervoerd worden en daardoor vermindert de congestie op de weg. Dit zijn maar enkele voorbeelden. Zou de Minister een inventarisatie willen maken van de infrastructurele maatregelen die kunnen bijdragen aan verduurzaming van de binnenvaart?

De **voorzitter**:
Ik geef nu het woord aan mevrouw Visser. Zij deelt haar bijdrage met haar collega van de VVD, mevrouw De Boer.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Je zal toch maar gisteren op de Afsluitdijk hebben gestaan, stil, in een auto, en vervolgens een flesje water aangeboden hebben gekregen omdat je gewoon geen kant uit kon. Ik weet niet wat het gisteren was, maar het was een soort D-Day, ook bij de Westerscheldetunnel en de Leidsche Rijntunnel. Als je de verkeersdienstberichten overziet, lijkt het alsof heel Nederland gisteren vaststond en allemaal voor tunnels. Het is wel een duidelijk signaal dat Nederland niet af is. In sommige berichten lijkt het alsof er niets meer hoeft te gebeuren aan de infrastructuur, maar er moet juist nog heel veel gebeuren, en niet alleen door knelpunten op te pakken, die er nog steeds zijn als het gaat om files. We zien dat de economie aantrekt en dat daardoor de files ook weer toenemen. Dat is een goed signaal, maar slecht voor de reiziger, want de automobilist wil gewoon zo snel mogelijk van A naar B. Dat geldt ook voor de trein- of busreiziger, die zonder al te veel gedoe met een chipkaart of wat dan ook van A naar B wil kunnen gaan.

De **voorzitter**:
Ik onderbreek u even, want ik zie dat mevrouw Van Tongeren een vraag heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er is al jaren een vrij fundamentele tegenstelling tussen GroenLinks en de VVD. De VVD geeft ruiterlijk toe dat de files weer toenemen. Het is wellicht vrij zinloos dat er al dat extra asfalt is aangelegd. De standaardredenering was om meer asfalt aan te leggen als de files toenemen. Heeft de VVD ook nog een intelligentere oplossing om tegen te gaan dat mensen op de Afsluitdijk flesjes water aangeboden moeten krijgen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Je mag ook gewoon zeggen dat je de automobilist haat. Dat is namelijk duidelijker. Dan kunt u die vraag ook zo stellen. Mevrouw Van Tongeren moet eens goed kijken naar de cijfers van de afgelopen jaren, ondanks de toename van het aantal autokilometers, omdat mensen gewoon van A naar B moeten gaan. Ik snap werkelijk niet waarom mevrouw Van Tongeren zo tegen die automobilist is. Mensen willen gewoon van A naar B om 's ochtends naar hun werk te kunnen gaan of naar familie of naar een voetbalvereniging. Dat is allemaal goed. Die mensen moeten hun eigen keuze kunnen maken. We zien dat het aantal kilometers is toegenomen, maar dat door meer asfalt de files zijn afgenomen. We zien nu dat de economische groei weer aantrekt. We zien ook dat het aantal kilometers weer toeneemt. We zien ook dat de files toenemen. Mevrouw Van Tongeren kiest er kennelijk voor dat die mensen inderdaad maar op de Afsluitdijk blijven staan, of voor de Botlekbrug, of voor de Leidsche Rijntunnel, omdat zij vaststaan in de files, maar ik denk dat dit niet zo goed is voor het milieu. Mevrouw Van Tongeren zou vanuit duurzaamheidsperspectief die files moeten willen oplossen en een van de oplossingen is om asfalt aan te leggen. Ik zou juist zeggen dat mevrouw Van Tongeren ook voor meer asfalt zou moeten zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat grapje is bekend. Wij zijn voor het rode asfalt. Dat kent mevrouw Visser misschien niet, maar dat ligt op fietspaden. Er is een heel goede oplossing, die in heel veel landen wordt toegepast, en in Nederland gaan we dat uiteindelijk ook wel doen. Het gaat dan om een vorm van wegbeprijzing. Een liberaal principe is om een prijs te zetten op een schaars goed, zoals ruimte op de weg, in de spits. Dat betekent dat je dan niet meer asfalt hoeft aan te leggen. In andere landen doen ze dat met succes. Dan wordt de economie niet belemmerd, maar mensen worden ook niet de weg op gejaagd. Dan zorg je dat alle vervoerssoorten adequaat zijn. De VVD verzet zich hier al jaren tegen. Uiteindelijk weet ik

dat de VVD mee zal gaan, want bij klimaatverandering hebben we dat ook gezien. Ik vroeg mij af of dat moment nu al bereikt was of dat er eerst nog veel meer geld naar asfalt moet. Hoe ontwikkelt het denken bij de VVD zich over vervoer? Blijft het gewoon: asfalt bijleggen, files nemen toe, asfalt bijleggen, files nemen toe?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is weer zo'n eenzijdige blik van GroenLinks. In Nederland zijn er dagelijks een miljoen automobilisten op de weg en we hebben acht miljoen ov-reizigers. De rijksoverheid geeft 4 miljard uit aan de ov-reizigers en 2 miljard aan de rijkswegen. Als mevrouw Van Tongeren het heeft over betalen naar gebruik, dan zou ik zeggen: kijk eens naar die hele keten en kijk eens naar wat de automobilist betaalt. Die betaalt al voldoende naar gebruik. Zij wil de rekening nog meer bij de automobilist neerleggen, maar als zij vraagt of de VVD daarmee wil instemmen, is het antwoord heel simpel: nee.

De **voorzitter**:
Ik zie dat ook de heer Madlener, die rechts van mij zit, een vraag heeft aan mevrouw Visser.

De heer **Madlener** (PVV):
Het is een beetje vreemd om hier te zitten.

De **voorzitter**:
We halen u straks weer terug.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil graag even inhaken op deze discussie tussen GroenLinks en de VVD. Ik ben natuurlijk blij dat de VVD zich wil profileren als een partij die het goed voorheeft met de automobilist. De feiten liggen helaas anders. Er is dit jaar een dieptepunt in de investeringen in nieuwe wegen. Er wordt dit jaar 400 miljoen in nieuwe wegen gestoken, en dat is echt een laagterecord, terwijl de automobilist 20 miljard aan autobelastingen mag betalen. Ik kan een lijst laten zien met projecten die door dit kabinet zijn vertraagd of afgesteld. Dat is deze lijst. Dat zijn de bezuinigingen van dit kabinet, die nu neerslaan op de automobilist. Regeren is vooruitzien en juist bij wegenaanleg duur het vijf, zes, zeven, acht jaar voordat de weg er is, zoals men weet. Dit is het resultaat van deze regering. Een dieptepunt in investeringen. Een gigantische graai uit de pot voor nieuwe wegen. En dan vraag ik: wat is die retoriek van de VVD eigenlijk waard?

De **voorzitter**:
Dat vraagt u aan mevrouw Visser?

De heer **Madlener** (PVV):
Ja.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is ook een beetje een grammofoonplaat van de heer Madlener, die helaas wat ver van mij af zit, maar ik kan hem wel goed aankijken. Hij had net zo goed met mij aan de tafel kunnen blijven, zodat we die investeringen in de infrastructuur door hadden kunnen laten gaan, onder Rutte I, maar daar heeft hij niet voor gekozen. In het Infrafonds zie je dat de uitgaven gemiddeld ruim 2 miljard per jaar zijn; het ene jaar wat meer, het andere jaar wat minder. Dat heeft ook te maken met het doorschuiven van bepaalde projecten. Hij hoorde mevrouw Belhaj al bepleiten om de A27 weer uit te stellen. De Kamer zwabbert iedere keer heen en weer wat betreft wat zij wil, en dan schuiven dit soort projecten op. Naar de mening van de VVD-fractie komen zij er zo snel mogelijk. Hoe meer en hoe sneller

wij ervoor kunnen zorgen dat die fileknelpunten kunnen worden weggenomen, des te beter. Daar hebben we de steun van de heer Madlener voor nodig. Ik ben alleen maar blij dat met zijn uitspraak dat hij dat ook wil.

De heer **Madlener** (PVV):
Op onze steun kan de VVD altijd rekenen als het gaat om het aanleggen van nieuwe wegen, want de Nederlandse automobilist is slecht af. De Nederlandse bevolking is inmiddels gegroeid tot 17 miljoen. Het aantal mensen dat een rijbewijs wil halen, is ook recordhoog, dus mensen kiezen voor de auto en daar hebben zij helemaal gelijk in. De auto is goed voor bijna 80% van het aantal vervoerskilometers. Daar steun ik mevrouw Visser in, maar de feiten liegen niet. Feit is dat dit kabinet ruim 3,5 miljard uit het Infrastructuurfonds voor de wegen heeft gehaald. De lijst die ik net liet zien, is een lijst om je voor te schamen. Daarom vind ik wel dat de VVD tien toontjes lager mag zingen, als zij het beeld oproept dat de automobilist zo goed bedeeld is bij de VVD, want dat is helaas niet het geval.

De **voorzitter**:
Ik hoorde een oproep, maar geen vraag. Daar hoeft mevrouw Visser niet op te reageren. Zij kan haar betoog vervolgen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat ga ik ook doen, want deze discussie heb ik al heel vaak gevoerd met de heer Madlener. Ik roep hem alleen maar op om weer samen te strijden voor de automobilist. Ik ga ervan uit dat de heer Madlener dat doet en ook nog een keer kijkt naar de doorberekening van zijn eigen verkiezingsprogramma. Er stond een bezuiniging op het Infrafonds in die neerkwam op 1,5 miljard bij het spoor. Ik zal hem daar straks vast nog een keer op wijzen.
Ik ga door met de inhoud. Aan het begin van mijn verhaal zei ik dat meer geld voor infrastructuur noodzakelijk is. We zijn er trots op dat wij behoren tot de top 5 van de beste landen als het gaat om de infrastructuur. Die toppositie willen we graag vasthouden. We zien dat er met nieuwe ontwikkelingen, zoals zelfsturende auto's, meer asfalt nodig zal zijn, maar dan slim asfalt, want er is geen big bang waardoor we ineens allemaal zelfsturende auto's krijgen. Dat zal geleidelijk gaan, maar dat maakt investeren nog meer noodzakelijk. We zijn vooral benieuwd hoe de Minister dat soort ontwikkelingen gaat meenemen bij de verlenging van het MIRT die bij brief is aangekondigd, en bij de begroting inhoudelijk wordt besproken.
Een belangrijk uitgangspunt is voor ons het onderliggend wegennet. We hebben het hier al vaker over gehad, maar ik noem als voorbeeld de plannen van de gemeente Utrecht, die minder auto's in de stad wil. Er wordt ontzettend veel geïnvesteerd in verbredingen rondom Utrecht, maar als de automobilist de afrit niet af kan, omdat de stad Utrecht besluit om het anders in te richten, dan is dat zonde van het geïnvesteerde geld. We horen graag hoe dat zich verhoudt tot het onderliggend wegennet.
De komende periode zullen er een aantal verkenningen voor grote MIRT-projecten worden opgeleverd, zoals rondom Eindhoven, Den Haag, Rotterdam en Amsterdam. De vraag is hoe deze worden uitgewerkt, in combinatie met het aanbieden van petities, zoals vandaag uit Zeeland en Barneveld. Door een aantal partijen is een regionale bijdrage aangeboden bij grote MIRT-projecten, zoals de A1 en de A30, het knooppunt Hooipolder, de N57 en de N59. Ik kan het hele lijstje wel afgaan. Kan de Minister met een open blik naar de begroting kijken en aangeven wat de meerwaarde hiervan is? Dan heeft de Kamer straks een overzicht, zodat zij een goede discussie kan voeren, in combinatie met de verlenging die dan ook voorligt.

Ik wil graag doorgaan met een aantal regio's. Ik begon al met de Afsluitdijk. Mijn collega De Vries en ik hebben daarover ook schriftelijke vragen gesteld. Wij horen het antwoord graag. De vragen zijn heel simpel: wat is er in vredesnaam aan de hand en hoe gaan we dat oplossen? Hoe kan het dat er zo vaak zo veel storingen zijn?

De **voorzitter**:
Dat vraagt u aan de Staatssecretaris en de Minister, maar ik zag dat mevrouw Belhaj ook een vraag heeft.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik heb een vraag aan de VVD. Het voorstel is om het Infrafonds te verlengen. Dat is op zichzelf een leuk ideetje, maar volgens mij is het aan de volgende coalitie om daar iets over te zeggen, aangezien wij meer zien in een breder mobiliteitsfonds. Ik begrijp dat die verlenging al redelijk ingevuld is of dat hierover binnen de coalitie al gedeald is. Vindt mevrouw Visser ook dat de Minister daar helderheid over moet geven? Het is mooi om te vragen naar alle belangrijke knelpunten die zij net noemde, maar het zou vreemd zijn als dat geld al verdeeld is. Kan mevrouw Visser daarop ingaan?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb net als mevrouw Belhaj de brief gelezen, waarin staat dat het kabinet de motie-Harbers c.s. (34 300, nr. 50) overneemt, dat er in combinatie met een interdepartementaal beleidsonderzoek (ibo) wordt bekeken hoe dat zich vertaalt in een verlenging van het MIRT, niet alleen voor twee jaar, maar ook daarna, en dat de Kamer daarvoor een voorstel wordt voorgelegd. Er zitten hier ook heel veel mensen die een petitie hebben aangeboden, de afgelopen dagen, en die in het verleden nadrukkelijk aandacht hebben gevraagd voor projecten die volgens de VVD, maar ook volgens D66, denk ik, belangrijk zijn. Mevrouw Belhaj sprak ook over de N35, de N36 en de N50. Dat zijn allemaal punten die hier aan de orde zijn gekomen. Om die reden vraag ik aan de Minister om dat inzichtelijk te maken bij de begroting, in combinatie met de grote lopende MIRT-projecten. Wij kunnen daar nu geen uitspraak over doen, want wij weten niet wat er nodig is voor beheer en onderhoud en wat er uit die MIRT-projecten komt. Als de Minister dat inzichtelijk maakt, kan de Kamer een goede afweging maken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat is positief om te horen. Daarmee bedoelt u dat de invulling van die verlenging, als daar sprake van is, ook zichtbaar gemaakt moet worden voor de Kamer, zodat iedereen weet waar hij aan toe is.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja, want volgens mij heeft de Minister ook aangegeven dat beheer en onderhoud gewoon doorlopen, maar dat zal straks wel in het antwoord van de Minister en de Staatssecretaris terugkomen. Daar moet ook geld voor gereserveerd worden. Ik vroeg niet alleen naar de projecten, maar ook naar toekomstige ontwikkelingen, zoals zelfsturende auto's. Wat betekenen deze voor extra investeringen? Hoe ga je dat in de MIRT-systematiek verwerken? Wat doe je met het onderliggend wegennetwerk? Er zijn heel veel vragen. Er zal vast nog heel veel overleg zijn deze zomer bij het ministerie, en ook met de regio, die bereid is om te kijken naar voorfinanciering. Dat moet allemaal op één hoop gegooid worden. Er moet gekeken worden waar dan nog ruimte zit, niet alleen voor de verlenging met twee jaar, maar ook daarna. Bij de volgende kabinetsformatie zal er vooral een discussie worden gevoerd over de vraag hoe we ervoor zorgen dat Nederland bereikbaar blijft.

De **voorzitter**:
U was bij het punt van de regio's in uw betoog en dat vervolgt u.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik kom weer terug op de Afsluitdijk. Ik heb de vraag gesteld: hoe kan het en hoe gaan we het oplossen? Worden die bruggen vervangen? Op welke termijn? Vorige week hadden wij een AO over, waar ik het punt Kornwerderzand aan de orde heb gesteld en daar kom ik nog even op terug. Mijn collega mevrouw De Boer heeft daarover samen met mevrouw Jacobi in het verleden een motie ingediend. Hoe gaan we daarmee verder? Ik heb in het vorige AO gevraagd of er ruimte is in het kader van de meekoppelkansen bij de Afsluitdijk. Er is een potje met 20 miljoen dat ingevuld kan worden. De VVD heeft vorige week gevraagd of het ook naar economische meekoppelkansen kan, want het is nu alleen maar natuur en duurzaamheid. Op onze vraag of het ook voor economie kan, heeft de Minister positief geantwoord. Er is een breder potje voor meekoppelkansen in het kader van het Deltafonds van 200 miljoen. Welke ruimte is er om wat breder te kijken naar meekoppelkansen binnen het Deltafonds, als het gaat om economisch perspectief? Volgens ons is Kornwerderzand een mooi voorbeeld. Is de Minister daartoe bereid?
Dan ga ik in sneltreinvaart door Nederland.

De **voorzitter**:
Dat moet ook wel, want u hebt niet zo veel tijd meer.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dan ga ik naar het knooppunt Hooipolder. Daar heeft de regio een belangrijk aanbod gedaan om de bereikbaarheid te verbeteren. Ik heb net de oproep gedaan om dit soort aspecten mee te nemen bij de financiën. Het zou een gemiste kans zijn, als het voorstel van de regio niet wordt meegenomen in het ontwerpTracébesluit. Dan levert het geen vertraging op als wij in het najaar besluiten dat we dit belangrijk vinden.
Hetzelfde geldt voor het knooppunt A1/A30. De Minister heeft daar terecht een aantal maatregelen genomen. Welke kunnen er nog meer genomen worden?
Een punt waar ik nadrukkelijk bij stil wil staan, is de A4. Dank voor de uitvoering van de motie. Er stond vandaag weer een bericht in De Telegraaf over de veiligheid. Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit probleem structureel wordt opgelost? Is het niet tijd om het onderzoek naar vier rijstroken te starten?
Ik ben vast nog iets vergeten om te vragen. Ik kijk nog even snel op mijn lijstje.

De **voorzitter**:
U bent niet vergeten dat uw collega mevrouw De Boer ook nog een aantal minuten spreektijd heeft? Als het zo doorgaat, worden die volledig opgesoupeerd. Dat wil ik u echt niet aandoen, dus rondt u alstublieft af binnen nu en twintig seconden, anders heb ik straks ruzie met mevrouw De Boer, en daar bent u verantwoordelijk voor.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik zou graag willen weten wat de voortgang is bij de motie over de A20, die door de heer Hoogland en mijzelf is ingediend. Een andere vraag is om eens twee weken te stoppen met tunneldosering, om te kijken wat het effect daarvan is op de doorstroming. Ik heb gisteren de Leidsche Rijntunnel als voorbeeld genoemd.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Madlener een interruptie heeft. Dat is dan zijn tweede. Daarna is hij uit, maar dat vindt hij prima.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ga mijn tweede interruptie weer tot de VVD richten, als belangrijkste regeringspartij. De VVD zegt het goed voor te hebben met de automobilist. De A4 is hier genoemd. Ik woon gelukkig aan de goede kant van de A4, waar de aanleg van de A4-Midden Delfland fantastisch is. Het is niet eens ondergelopen. Dat vind ik ook goed nieuws. De andere kant, bij Leiderdorp, is toch wel het dieptepunt. Dat is eigenlijk een mislukt project. De bedoeling was een extra rijbaan voor de doorstroming, omdat de flessenhals dan weg is. Bij de aanleg zagen we al dat het niet ging werken. We hebben er al eerder over gesproken. Toen zei de Minister dat de automobilisten eraan moesten wennen. Nu blijkt dat er meer ongelukken zijn. De files zijn enorm toegenomen. Dit project is mislukt, maar er is een oplossing, want tijdens de aanleg was er een tijdelijke extra rijbaan aangelegd en toen waren de files bijna weg. Vindt de VVD ook dat er voor mislukte project, dat zo'n enorme impact heeft op de omgeving, een spoedwet moet komen zodat die extra rijbaan die er lag tijdens de werkzaamheden, weer terug kan komen? Waarom komt mevrouw Visser daar niet mee? Zij vraagt weer een onderzoekje, maar vindt zij niet dat er kordaat moet worden opgetreden? Het kan zo niet langer.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Zo ken ik de heer Madlener weer. Ik woon wel aan die andere kant en moet er elke dag doorheen, dus ik herken helemaal wat hij zegt. Om die reden heeft de VVD al eerder aan de bel getrokken en een motie ingediend met de vraag hoe we dit voor elkaar gaan krijgen. Ik heb de Minister opgeroepen om dat onderzoek te starten. Die spoedwet is er en dat is de Omgevingswet. Daardoor worden de termijnen heel erg verkort, maar wij moeten dat traject nu wel starten en als Kamer de opdracht geven aan de Minister om dat onderzoek te starten, want het tracébesluit moet wat ons betreft zo snel mogelijk worden aangepast. Ik reken op de steun van de heer Madlener voor een dergelijke motie.

De heer **Madlener** (PVV):
Wanneer is die weg opengegaan? Dat is inmiddels ook alweer jaren geleden. Toen zagen we direct dat het aantal files enorm toenam. Nu blijkt dat niet alleen de files toenemen, maar dat het aantal ongevallen ook enorm toeneemt. Dat kunnen we niet jaren zo laten. Uw voorstel gaat nog jaren duren. Mijn voorstel is om bij wegwerkzaamheden meteen een extra rijbaan aan te leggen. Daarvoor hoeven we helemaal geen wetten in te dienen. Mijn voorstel is om dat te doen en ik hoop dat u mij daarin steunt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De heer Madlener stelt iets voor wat gewoon niet kan. Wat mij betreft mag het morgen open, maar zo hebben we het niet geregeld. We moeten een officieel besluit nemen, want hij en ik zijn het wel met elkaar eens, maar er zijn vast mensen die meekijken of mensen in de zaal die het er helemaal niet mee eens zijn, omdat zij bijvoorbeeld meer overlast krijgen. We hebben normen afgesproken in Nederland waar het aan moet voldoen. Daar moeten we doorheen en wat ons betreft zo snel mogelijk. Ik roep de heer Madlener op om die motie te steunen, want dan gaan we zo snel mogelijk aan de slag. Ik herken wat hij zegt, want ik rijd er zelf dagelijks, dus hoe sneller, hoe beter. Het is niet alleen voor mijn eigen genot, maar ook voor heel veel andere automobilisten, want iedereen stoort zich eraan. De verkeersveiligheid is ook een reden voor de VVD-fractie om aan de bel te trekken en de Minister te vragen om op korte termijn maatregelen te nemen, los van het onderzoek om het structureel op te lossen. Het is een knelpunt voor de verkeersveiligheid en voor de files en dat moet gewoon opgelost worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U sprak namens de VVD. Dat doet uw collega, mevrouw De Boer, ook. Zij heeft daar drie minuten voor.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik wil beginnen met het CPB-rapport. We hebben vorige week een technische briefing gehad. Het CPB waarschuwt om de budgetten voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het European Rail Traffic Management System (ERTMS) te heroverwegen. Het ERTMS maakt in feite al pas op de plaats, maar is er weleens gekeken naar de oorspronkelijke uitgangspunten van het PHS? Ik weet dat de Staatssecretaris kijkt naar bezuinigingen op de budgetten van ProRail. Is een fundamentele herijking niet beter, om te kijken of het nog wel voldoet aan de oorspronkelijke uitgangspunten? Uit de lunchseminar met de spoorsector bleek twee weken geleden dat er meer winst valt te behalen met relatief kleine en goedkope maatregelen. Denk aan inhaalsporen, snellere passagewissels, het meer inzetten op behoud van aantallen wissels, overstappen op elektrisch verwarmde wissels in plaats van gasverwarmde wissels en kortere baanvaktijden. Het wordt misschien een beetje technisch, maar het zijn dus kleine maatregelen waarmee grote winst valt te behalen. Is het de moeite waard om daar eens wat beter naar te kijken, PHS aan zijn oorspronkelijke uitgangspunten te toetsen en te kijken naar kleine slimme maatregelen op het spoor? In de ProRail-brief zit een flinke risicoaankondiging over de vervanging van kunstwerken. Hoe gaat dat eruit zien?
Indachtig de motie van de heer Aptroot – velen van ons kennen hem nog wel – kom ik op een oude wens van de VVD. Hij heeft ooit gevraagd om uitbreiding van het aantal op- en overslagpunten in Nederland. Onlangs was ik op werkbezoek in Gelderland, onder andere bij knooppunt Valburg. Dat is voor zeer weinig geld geschikt te maken als multimodaal op- en overslagpunt. De sporen liggen er al. Er is een potje voor maatregelen in Oost-Nederland. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om eens goed te bekijken hoe we dat kunnen financieren. Gezien de discussies van het komende halfjaar wil ik dit genoemd hebben als iets waarmee we geld kunnen verdienen.
Dan wil ik het hebben over de bereikbaarheid van de haven van Lauwersoog. Er zijn problemen met de vaargeul ten noorden van de eilanden, bij het Westgat. Het kan niet zo zijn dat de haven van Lauwersoog onbereikbaar wordt. Ik wil dat hier gemeld hebben aan de Minister die in charge is. Is de Minister bereid om in overleg met de regio te bekijken of we dat daar goed kunnen oplossen? Anders gaat dit ten koste van de economische ontwikkeling van deze haven. Ik denk dat we dat willen voorkomen.

De **voorzitter**:
Uw spreektijd is op, mevrouw De Boer. Ik geef u nog de ruimte voor een paar afrondende zinnen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik sluit me kortheidshalve aan bij de vragen die mevrouw Belhaj al gesteld heeft over de spoorverbinding Eindhoven-Düsseldorf en over de brug bij Weener.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter. De regering heeft extra miljarden in het vooruitzicht gesteld door verlenging van het Infrafonds met twee jaar, maar dat is gewoon lenen uit de toekomst na 2028. Feit blijft dat we tot die tijd het MIRT vrijwel volgepland hebben. Daarom roep ik de regering op een stap terug te zetten bij de Ring Utrecht nu niet alleen de gemeente maar ook de provincie zich heeft uitgesproken tegen de verbreding bij Amelisweerd. De tijd van grote snelwegprojecten is voorbij. We moeten naar kleine,

slimme ingrepen. Er zijn genoeg minder controversiële projecten die veel goedkoper zijn en echte knelpunten oplossen. We moeten ook nadenken over een andere aanpak. Het schrappen van de ruit rond Eindhoven heeft nu geleid tot een zogeheten programmatische aanpak voor de regio, waarin niet alle projecten tot in detail vastliggen en vooral de regio aan zet is. Moeten we dit niet ook in andere regio's proberen?
De Minister wil zich bij nieuwe projecten vooral richten op bereikbaarheidsopgaven uit lopende MIRT-onderzoeken. Deze onderzoeken zijn echter sterk gericht op meer asfalt. Wanneer start de Minister een MIRT-onderzoek naar de spooropgave voor de komende twintig jaar? De EIB (Europese Investeringsbank) deed deze week een oproep om 8 miljard extra te investeren in infrastructuur, waarvan 5,5 miljard voor spoor. Delen de Staatssecretaris en de Minister de mening van de EIB dat er vooral bij het spoor nog een heel grote opgave is?
Het is mooi dat er 250 miljoen voor Schiphol Plaza komt. Dat komt echter uit het ERTMS-budget, terwijl ook op dat budget grote tekorten zijn. Ik vind dat zorgelijk, want ik hoor uit de spoorsector dat er meer urgente knelpunten aan zitten te komen. Collega De Boer had het daar al over. We krijgen nu drie keer per jaar een rapportage over de ontwikkelingen op de weg, maar zouden we niet ook zo'n overzicht kunnen krijgen voor het spoor?
Wat worden de uitgangspunten voor de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA)? Wordt de fiets hierin volwaardig meegenomen? Kan de Minister de uitgangspunten naar de Kamer sturen? De Staatssecretaris zoekt nog naar oplossingen voor het fietsparkeren bij stations nu het geld bijna op is. Bij de hoofdrailnetconcessie is afgesproken dat de NS hieraan meer zal gaan bijdragen. Is dit inmiddels uitgewerkt in concrete afspraken met de NS? De ChristenUnie wil dat er bij de begroting extra geld komt voor verlenging van het Actieplan Fietsparkeren bij stations, zodat het tekort van 48.000 plekken dat voorzien is in 2020, wordt opgelost. Is de Minister bereid geld te zoeken voor de snelfietsroutes die niet konden worden gefinancierd uit het bekende amendement-Hoogland?
Het is mooi dat Rijkswaterstaat in 2030 energieneutraal wil zijn. Maar kan dat niet sneller? Zo wordt de A16 Almere energieneutraal doordat in het knooppunt Almere zonnepanelen komen. Kan dat niet bij veel meer verkeersknooppunten? Dat verdient zich immers terug.
Om het woord «N-etjescircus» dat op Twitter rondwaart eer aan te doen, ga ook ik een rondje Nederland maken. Ik begin in de prachtige regio Noord. Gisteren stond er een megafile bij de Afsluitdijk door brugstoringen, zoals al is gezegd. Wanneer grijpt de Minister in? Nog steeds is er onvoldoende geld voor bredere sluizen bij Kornwerderzand. Scheepswerven lopen opdrachten mis. Ik begrijp werkelijk niet waarom de Minister wel 13 miljoen wil besteden aan een kunstwerk van Daan Roosegaarde, maar niet de portemonnee trekt voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. Ik heb nog een aangehouden motie op dit punt. Repareer eerst de bruggen, verbreed de sluis, en koop als er nog geld over is pas een kunstwerk van Daan Roosegaarde.
Is er nog nieuws over herstel van de spoorbrug bij Weener? Er is snel een besluit nodig. De ChristenUnie wil dat de Staatssecretaris met onze Duitse buren de situatie aangrijpt om snel de lijn richting Bremen en Hannover te versnellen. Collega De Boer heeft het Westgat bij Lauwersoog al genoemd; daar sluit ik me bij aan.
Ik daal af naar de prachtige regio Oost. De ChristenUnie pleit voor opwaardering van de N50 bij Kampen naar een 2x2-autoweg. Er gebeuren daar veel ongelukken en de files zullen verder toenemen als de N307 richting Lelystad is omgebouwd.
Het is mooi dat de Minister de afrit A1 naar A30 Barneveld geheel wil verdubbelen. De ChristenUnie vindt dit echter onvoldoende. De verkeerslichten aan de zuidzijde van het knooppunt moeten verdwijnen. Hiervoor

moet een verbindingsboog komen van de A30 naar de A1 Oost, inclusief een weefvak tussen Barneveld en Voorthuizen.
Als laatste in de regio Oost noem ik de N35/N348 in Raalte, waar met een ingreep van 50 miljoen euro problemen kunnen worden opgelost.
Ik kom op de regio West. Door de komst van de metro komen de sporen van de Hoekse Lijn bij Schiedam vrij. De regio wil deze graag benutten voor het spoor richting Den Haag, zodat er niet alleen extra treinen komen, maar de dienstregeling ook robuuster wordt en Schiedam een intercitystation blijft. Ik heb ook hierover nog een aangehouden motie. Hoe staat het met het onderzoek en het kabinetsbesluit?
Hoe staat het met de A9 Raasdorp-Alkmaar en de verbindingsboog met de N208? Ook daarover krijg ik graag een update.
Als laatste kom ik bij de regio Zuid, ook al zo'n prachtige regio. Het is mooi dat er wordt geïnvesteerd in een eerste fly-over voor het knooppunt Hooipolder, maar dat is lang niet genoeg. De regio is met het Hooipolder Plus-plan gekomen om tot 2030 files te voorkomen. Voor 10 miljoen komen er extra rijstroken, zodat je vanaf de A59 zonder verkeerslichten rechtsaf kunt richting de A27, en er wordt een nieuwe parallelweg tegen sluipverkeer gebouwd in Raamsdonk en Waspik.
Eindelijk is er een besluit over verdubbeling van het spoor Heerlen-Landgraaf. Dat is al genoemd. Helaas gaat de trein nog niet twee keer per uur door knelpunten in Duitsland. De oplossing hiervoor zou in Duitsland op een laag pitje staan. Kan de Staatssecretaris haar Duitse collega nog op andere gedachten brengen?
Ik ben zelf gaan kijken bij de N59 Goeree-Overflakkee. De regio wil heel graag bijdragen aan het versneld aanpakken van een duurzame, bereikbare en veilige N59 en vraagt een verkenning te starten. De regio wil de N59 niet alleen veilig maken, maar ook met innovatieve technieken tot een heel vooruitstrevende weg maken. In samenwerking met TNO en Rijkswaterstaat kan dit echt een iconisch project zijn. Dat past mooi in het streven van Rijkswaterstaat om energieneutraal te worden. Is de Minister bereid om de N59 een prachtige upgrade te geven?

De **voorzitter**:
Fijn dat u ons op een reis door Nederland hebt willen meenemen. Ik zie dat mevrouw Van Tongeren een vraag aan u heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoor in de bijdrage van de ChristenUnie een aantal malen het woord «duurzaamheid». Ook wordt het streven van Rijkswaterstaat naar energieneutraliteit geprezen. Dat deel ik. Ik vraag me echter af wat de visie is van de ChristenUnie. Zij pleit voor meer asfalt, maar de ChristenUnie is ook een partij die zegt dat het energieakkoord en de uitspraak van de rechter in de Urgendazaak strikt uitgevoerd moeten worden. Hoe kun je nu aan de ene kant meer asfalt willen en aan de andere kant zeggen dat we alles op alles moeten zetten om de CO_2-uitstoot zo snel mogelijk terug te brengen? Wat is de visie van de ChristenUnie?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Ik dank mevrouw Van Tongeren voor deze vraag en voor de gelegenheid om daarop te reageren. Helemaal in het begin van mijn bijdrage heb ik gezegd dat de tijd van grote snelwegprojecten voorbij is. Asfalt werkt net als een waterleiding. Als je een leiding breder maakt, gaat er nog meer water doorheen. Als je nog meer asfalt neerlegt, komen er meer auto's, net zolang tot het weer vastloopt. Een systeem werkt alleen onder druk, kan ik als natuurkundige zeggen. Voor de ChristenUnie is het dus heel duidelijk: je kunt wel meer asfalt neerleggen, maar daarmee trek je uiteindelijk meer auto's aan. Dat gaat niet werken, want je komt vanzelf weer bij een tweebaansflessenhals, waar het weer vastloopt. Heel vaak leidt meer asfalt tot knelpunten die er eerst niet waren. Daarom zeg ik dat

de tijd van grote snelwegprojecten voorbij is en bepleit ik een heleboel spoorprojecten. Maar in de regio zijn enkele knelpunten die je goedkoop, heel snel en met weinig extra asfalt op kunt lossen. Daar kun je die flessenhalzen juist weghalen. Daar zal het de uitstoot helpen te verminderen. Als je die knooppunten meteen duurzaam aanlegt, kan het ook nog eens energieneutraal. Dat is de visie van de ChristenUnie. Ik hoop dat mevrouw Van Tongeren en ik elkaar daarin kunnen vinden.

De **voorzitter**:
Dat gaan we nu merken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
We hebben het nu over zaken die tot 2030 lopen. De uitwerking ervan ligt zelfs nog verder weg. Over die periode moet je dus bedenken hoe het vervoer gaat veranderen. Tegen die tijd zullen er meer zelfrijdende auto's zijn – de Minister is daar ook fervent voorstander van – en hopelijk ook veel meer elektrisch vervoer. Er gaat ook een spitsheffing komen in de vorm van rekeningrijden. Zit dat ook in de visie van de ChristenUnie? Wil de ChristenUnie dat op die manier in balans brengen met wat we willen qua schone lucht, minder lawaai en het voldoen aan klimaatafspraken? Of is de ChristenUnie nog niet zover?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
In andere debatten waar ik als woordvoerder Onderwijs, Wetenschap en Innovatie mag spreken, bepleit ik voortdurend meer investeringen in innovatie om juist ook duurzame mobiliteit te stimuleren. We zijn daar groot voorstander van. Dit gaat alleen maar over het oplossen van knelpunten op een klassieke manier. De toekomst van automobiliteit is echter elektrisch en autonoom. Dat gaat binnen tien jaar komen. Daar moeten we vooral op inzetten en in investeren. Bij spoor zien we dat er heel veel geld gaat naar onderhoud, terwijl er relatief weinig naar nieuw spoor gaat, wat de spoormobiliteit sterk zou kunnen verbeteren. Wij bepleiten een integrale visie voor ov en beperken ons pleidooi voor asfalt tot een paar regionale knelpunten die heel snel en voor weinig geld opgelost kunnen worden.

De **voorzitter**:
De heer Houwers heeft ook nog een interruptie. Ik had hem helemaal over het hoofd gezien. Dat spijt me heel erg.

De heer **Houwers** (Houwers):
Mij ook.

De **voorzitter**:
U krijgt gewoon de mogelijkheid, hoor.

De heer **Houwers** (Houwers):
Dank. De heer Bruins geeft aan niet verder te willen met investeren in asfalt of in ieder geval andere mogelijkheden te willen onderzoeken. Hij heeft het over druk en tegendruk. Een van de mogelijkheden voor tegendruk is het organiseren van een financiële prikkel voor als de druk te hoog wordt. Acht de heer Bruins het denkbaar dat de ChristenUnie zou kunnen meegaan met een idee voor een congestieheffing? Daarmee kan op bepaalde wegen op bepaalde tijden bij ernstige drukte een toeslag gerekend worden. Wat denkt hij daarvan?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Op dit moment is de manier waarop we belasting heffen eigenlijk heel eendimensionaal en niet zo intelligent. Ik kan me best voorstellen dat we

met veel interesse zullen kijken naar intelligentere methodes en intelligentere vormen van beprijzing.

De heer **Houwers** (Houwers):
Mag ik dat zo interpreteren dat de heer Bruins serieus wil meedenken als de totale lastendruk niet wordt verhoogd, maar intelligenter wordt verdeeld en wordt neergelegd bij diegenen die de meeste druk veroorzaken?

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
In het algemeen gesproken is «de vervuiler betaalt» een heel interessant en nuttig principe om duurzaamheidsproblemen aan te pakken.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Tongeren voor haar inbreng.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik hoorde dit laatste debatje met veel enthousiasme aan, want langzamerhand is er een Kamermeerderheid aan het ontstaan om intelligente maatregelen toe te passen die ervoor kunnen zorgen dat we én met z'n allen ons kunnen verplaatsen én kunnen blijven ademen én onze bijdrage kunnen leveren aan de klimaatafspraken.
De argeloze krantenlezer weet volgens mij niet meer waar hij aan toe is. Terwijl in april de kranten nog kopten dat er extra miljarden voor het Infrastructuurfonds werden vrijgespeeld, meldde de krant deze week dat er de komende jaren een tekort van 8 miljard is voor investeringen in asfalt en spoor. Hoe zit dat nou precies? Begrijpen de kranten er niks van of zijn het twee tegenstrijdige berichten? Waarom maakt het kabinet-Rutte zich nu al druk over de vraag of de komende kabinetten in 2030 wel bepaalde wegen gaan aanleggen? De Minister is een groot voorstander van het onderzoeken van elektrisch en autonoom vervoer. De heer Bruins is heel optimistisch over het tempo van die ontwikkelingen. De Minister is misschien wat pessimistischer, maar als dat gaat komen, moeten wij onze infrastructuur daarvoor op orde hebben. Op dit moment horen we alleen maar het oude denken. Luister maar naar de woordvoerder van de VVD: de files nemen toe, dus komt er meer asfalt; de files nemen nog verder toe, dus komt er nog meer asfalt, en dan nemen de files weer toe.
Dat werkt niet. Daarom zullen we iets anders moeten doen. Mijn fractie wil dan ook een herziening van het MIRT-systeem. Onze steden zijn immers de motor van de nationale economie. De verwevenheid van de opgaven rond die steden – economie, mobiliteit en leefbaarheid – zou in een systematiek terug moeten komen. Het is niet opgelost als alle woordvoerders een rondje langs de N'en en de A's doen. Het stedelijke vestigingsklimaat voor bewoners en ondernemers zou wat ons betreft centraal moeten staan, en niet alleen de bereikbaarheidsknelpunten op het nationale net. Er moet bekeken worden hoe de hoofdinfrastructuur doorwerkt op het stedelijk gebied. Daarin hebben de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer ook een plek. Ziet de Minister iets in zo'n blik naar de toekomst? Die blik is breder dan een rondje knelpunten in Nederland.
Over de A27 is heel veel, heel lang en heel breed gediscussieerd. Er is nog steeds geen evidente verkeerskundige noodzaak om daar het aantal rijstroken naar 2x7 uit te breiden. Zoals mevrouw Visser zei, trekt meer asfalt meer files aan. Je ziet op een heleboel verschillende kaarten dat de files zich de stad Utrecht ín zullen verplaatsen; ze komen dus op andere plekken terecht. Ik weet dat het er misschien gewoon doorgedrukt wordt, dus ik zou de Minister willen vragen of het in ieder geval mogelijk is om de geluidschermen die in dit plan uiteindelijk geplaatst zullen worden, direct aan het begin te plaatsen, zodat de bewoners zeven jaar eerder iets minder geluidsoverlast hebben. Ik heb nog een tweede verzoek. Van

bouwbedrijven begrijpen wij dat bij het aanleggen van de bak de kans groot is dat die bak lek gaat. Is de Minister bereid vandaag toe te zeggen dat zij geen staatsgaranties gaat geven om dergelijke problemen op te lossen? Is zij bereid geen staatsverzekering af te geven om het risico op een lekkende bak bij de A27 op te vangen? Als bouwers denken dat ze dat kunnen maken, dan moeten zij dat risico dragen, wat GroenLinks betreft. De A4 bij Leiden is net al even aan de orde gesteld. Ondanks een investering van 600 miljoen nemen de files niet af. GroenLinks heeft een filetopvijf in het treinvervoer gepresenteerd. De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij die plekken herkent en dat zij bezig is om daar verbetering in aan te brengen. Als die 600 miljoen nou eens daarheen was gegaan, wat zou dat niet aan snelle reizen binnen Nederland hebben opgeleverd?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik weet even niet waar ik moet beginnen naar aanleiding van deze inbreng van mevrouw Van Tongeren.

De **voorzitter**:
Het hoeft niet, hoor.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren noemt mijn naam zo vaak in haar bijdrage dat het bijna uitlokking is. Zij interpreteert mijn woorden op haar eigen manier. Ik vind het verbazingwekkend dat ik mevrouw Van Tongeren hoor pleiten tegen de A27, terwijl 99% van de geluidsoverlast wordt aangepakt. Zij zou dus juist vóór die verbreding moeten pleiten omdat we de files én de geluidsoverlast laten afnemen. Wat vindt mevrouw Van Tongeren van keuzevrijheid in vervoer? Vindt zij dat mensen zelf het recht hebben om gewoon met de auto, de fiets of de trein te gaan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In een samenleving moet je rekening met elkaar houden en is er geen recht op absolute vrijheid. Een flink deel van de auto's die op de Nederlandse weg rijden, kan 200 km/u. Ook de VVD vindt dat niet verantwoord. In die keuze is men dus niet vrij. Wij hebben in Nederland ook afgesproken dat we het aantal doden proberen te beperken en dat we mensen daarom verplichten een veiligheidsgordel te dragen. De vrijheid om dat niet te doen, is er dus niet. Er is dus geen absolute keuzevrijheid voor hoe je je in een samenleving wilt vervoeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren draait een beetje om de vraag heen. De vraag die erachter zit, is of mevrouw Van Tongeren vindt dat iedereen in het ov moet. Want laten we de cijfers er eens bij pakken. Ik hoor mevrouw Van Tongeren bij wegprojecten zeggen dat die niet kunnen omdat de analyses zo slecht uitpakken. Ik roep haar op naar het CPB-rapport te kijken en te bekijken wat er gebeurt bij spoorprojecten. Weet mevrouw Van Tongeren wat er gebeurt als je mensen uit hun auto probeert te duwen? Dat zou het spoor helemaal niet aankunnen. Mensen willen de trein niet in. Van de tien nieuwe reizigers in het ov komen er zeven van de fiets. Alle effort die mevrouw Van Tongeren steeds steekt in het uit de auto jagen van automobilisten, heeft helemaal geen effect. Waarom faciliteert zij geen slimme doorstroming en slimme oplossingen, juist met die nieuwe mobiliteit? We zullen zien dat de trein een ouderwets vervoersmiddel wordt, want we gaan met z'n allen in zelfsturende auto's. Waarom hoor ik mevrouw Van Tongeren daar niet voor pleiten? Van haar partij verwacht ik eigenlijk dat zij die keuzevrijheid juist zou respecteren, want GroenLinks had ook altijd wel wat anarchistisch in zich.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Nou! Sinds wanneer pleiten anarchisten voor keuzevrijheid? En wat heeft dat met het liberalisme of een progressieve partij te maken? Ik begrijp in ieder geval dat ik in zijn algemeenheid mevrouw Visser danig irriteer. Mevrouw Visser heeft misschien het GroenLinks-plan voor elektrisch vervoer gemist. Ik ben een week wezen proefrijden met een elektrische auto. Dat wordt echt het vervoer van de toekomst. En GroenLinks wordt de vervoer- en autopartij van de toekomst met slimme oplossingen, rekeningrijden, elektrisch vervoer en zelfsturende auto's. Die toekomst gaat veel sneller komen en die kunnen we inpassen in onze verplichtingen die voortvloeien uit het klimaatverdrag.

De heer **Madlener** (PVV):
Elektrische auto's rijden toch ook op de weg? Waar moeten die straks rijden?

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener! Goedemiddag. Ik zie dat u aan de andere kant van de tafel bent beland. Wilt u straks hier weer komen zitten?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zal me er niet meer zomaar in mengen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder, mevrouw Van Tongeren. Of bent u nu van uw à propos?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb dus proefgereden met een Nissan LEAF, even ter geruststelling van mevrouw Visser, die bang was dat ik in een Tesla gereden zou hebben. Sorry, voorzitter, maar mag ik mijn betoog houden? Er wordt nu wel heel veel buiten de microfoon gezegd.

De **voorzitter**:
Ik verzoek de collega's niet buiten de microfoon te reageren. Dat is gewoon niet prettig. Het leidt enorm af, voor de woordvoerders, de mensen in de zaal en zeker voor de mensen die het debat via internet volgen. Dat werkt gewoon niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank u, voorzitter. Ik was aan het uitleggen hoe GroenLinks de auto- en vervoerspartij van de toekomst is. Wij hebben namelijk wél een visie op de vraag hoe je in een drukbevolkt land je zo kunt vervoeren dat het schoon is, binnen de klimaateisen past en mensen keuzevrijheid hebben. Die keuzevrijheid is echter niet absoluut en gaat ook niet één kant op. Wij vinden het allemaal even belangrijk. Mensen moeten ervoor kunnen kiezen in hun tuin te zitten, hun kinderen op een schoolplein te laten spelen of auto te kunnen rijden. Wij zijn voor lagere snelheden; dat is bekend bij mevrouw Visser. Wij zijn enorm voor elektrisch vervoer. Daarbij hoop ik de VVD meer aan mijn zijde te treffen. Wellicht wil de VVD samen met GroenLinks optrekken op het plan voor meer elektrisch vervoer in Nederland. Daar zit heel veel werkgelegenheid in. Elektrische bussen worden gemaakt in de buurt van Utrecht. Wij hebben een aantal vestigingen van de firma Tesla. In Limburg hebben we de mogelijkheid om kleine en zuinige auto's te bouwen. Dat zou een plan moeten zijn dat de VVD omarmt. Maar nee, de VVD is alleen maar voor meer asfalt en voor 130 rijden. En over een paar jaar zal het 140 moeten worden. Dat mensen in de stank, met lawaai en met klimaatverandering zitten, vindt deze VVD-woordvoerder van geen enkel belang.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren, ik heb een voorstel: u vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik verwachtte nog een interruptie van de heer Madlener, maar die is kennelijk al door zijn interrupties heen.

De **voorzitter**:
Gaat u maar gewoon door. Laat u zich niet afleiden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is een beetje lastig. Ik doe ernstig mijn best.

De **voorzitter**:
Ik help u daarbij.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik probeer me te concentreren op waar ik gebleven was. Ik was bij de A4 en de 600 miljoen die weggegooid is. Is Minister Schultz bereid om met de nieuwste inzichten en prognoses nog een keer te kijken naar de A14, de A16 en de A4? Het wordt tijd om afscheid te nemen van de asfaltreflex. Dit heb ik in reactie op de interrupties denk ik wel grondig duidelijk gemaakt. Jongeren willen wellicht wel een rijbewijs halen, maar hebben geen behoefte aan een eigen auto. Zij maken veel makkelijker die modal shift. Wat betreft 130 km/u rijden waar het kan, probeer ik daarover vaak een punt te maken bij deze Minister, maar zij verwijst mij dan naar de Staatssecretaris. Gelukkig zijn ze er nu allebei. Hoe gaan we de vervoerspijler binnen het energieakkoord vertalen naar beleid voor vervoer? De Minister zegt dan dat Minister Kamp daarover gaat, omdat hij het energieakkoord doet, maar de uitvoering rond de uitstoot op de weg en het terugdringen daarvan, ligt toch echt bij deze bewindspersoon. Ik vraag dus nogmaals hoe we ervoor zorgen dat we binnen de afspraken van Parijs blijven. Hoe zorgen we ervoor dat we voldoen aan de uitspraak van de rechter om de CO_2-uitstoot in Nederland op korte termijn echt fors terug te dringen? Hoe verhoudt zich dat tot de uitbreiding van asfalt?
Ik kom op het spoor. De filetopvijf heb ik al genoemd. Ik ben erg blij met de inzet van deze Staatssecretaris. Ik sluit me aan bij de oproep van D66 om te elektrificeren op de plekken waar nog steeds dieseltjes rijden. Wat is er mogelijk voor de 31 enkelspoorbaanvakken? De brug bij Ravenstein is ons volgende speerpunt. Wat is daar mogelijk? Hoeveel geld is er nodig om daar wat aan te doen? Is de Staatssecretaris bereid een haalbaarheidsonderzoek naar verdubbeling te doen? Wij voerden tot gisteravond laat het Fyra-debat. Ook daarin heb ik gevraagd wat er mogelijk is om mensen uit het vliegtuig in de trein te krijgen. Nu stel ik de vraag wat er nog mogelijk is om mensen vanuit de auto in de trein te krijgen. Mevrouw Visser zei dat dit alleen maar fietsers zijn. Nou, van mij mogen de mensen die van Amsterdam naar Den Haag fietsen, best zo nu en dan eens met de trein.
Moeten we niet op een andere manier kijken dan alleen maar naar het rondje knelpunten? De VVD zei vandaag dat de Omgevingswet ervoor gaat zorgen dat de doorlooptijden korter worden. Dat komt doordat de inspraak voor burgers, in het bijzonder de reactietermijn, veel korter wordt. GroenLinks pleit juist voor méér betrokkenheid van omwonenden. Wij willen niet alleen naar één knelpunt ergens op een weg kijken, maar juist naar de vraag hoe mensen van A naar B gaan in stedelijk gebied. De geluidsnormen bij de A12 worden bijvoorbeeld overschreden en zouden gesaneerd moeten worden. Wordt dat meegenomen in de planning? Omwonenden zitten heel lang in het verkeerslawaai. Wij zouden daar graag heel vlot geluidsschermen en zonnepanelen zien.
Met wat er gezegd is over fietsparkeren ben ik het eens. Ben ik al door mijn tijd heen, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja, dat hebt u goed ingeschat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ook het pleidooi voor fietssnelwegen zou ik met kracht willen ondersteunen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ondanks het feit dat er een beetje door het prachtige verhaal van GroenLinks heen werd gepraat, kan ik alleen maar een hoop beamen van wat mevrouw Van Tongeren zegt. Ik vind het daarom de moeite waard om de bredere discussie te voeren: blijven we focussen op asfalt of zien we vervoer als iets integraals? Ik heb zomaar het idee dat D66 en GroenLinks daar hetzelfde over denken. Ik vind het belangrijk om even te toetsen wat mevrouw Van Tongeren daarvan vindt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is inderdaad een punt waarop D66, en ook de ChristenUnie, dezelfde kant op willen. Je ziet dat er meer druk zit op de steden. Daar zit ook de economische motor. Dat zullen de bewindspersonen ook beamen. Hoe kijk je nou naar dat geheel? Nu worden knelpunten stuk voor stuk opgelost, maar verspreiden de problemen zich naar het gebied daaromheen, of een aantal jaren later komt hetzelfde probleem op diezelfde plek weer terug. Hoe kan dat slimmer en intelligenter? Wat GroenLinks betreft – ik denk dat D66 dat ook vindt – kijken we naar het hele gebied en de hele vervoersopgave, bijvoorbeeld bij Utrecht, dus ook ín de stad. Als de auto's van de ring af komen, gaan ze de stad in. Als ze daar stilstaan, komt de file op de ringweg gewoon weer terug. Alleen kijken naar knooppunten werkt niet. Je moet lopen, fietsen, autovervoer en het moment van de dag – denk aan de congestieheffing – daarbij betrekken. De MIRT-systematiek leent zich daar niet voor.

De **voorzitter**:
Hebt u nog een vervolgvraag, mevrouw Belhaj?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Nee, ik vind het een prachtig betoog.

De **voorzitter**:
Dat dacht ik al. U kijkt op zo'n manier uit uw ogen dat ik dacht: dat kan haast niet anders. De heer Smaling kijkt heel anders, overigens. Aan hem is nu het woord.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Het MIRT is enerzijds een rondje langs de velden, maar biedt anderzijds ook de gelegenheid om wat breder te kijken, want met name de R uit MIRT blijft altijd een beetje onderbelicht. Het is ook een goed moment om te bekijken welke positie de infrastructuur nu precies inneemt binnen het ruimtegebruik in Nederland. We leven met veel mensen in een klein land en daarom moeten we het hier hebben over de samenhang van alle functies in stad en land. Je hoort de laatste tijd veel over de noodzaak van weg-, spoor-, en vaarwegenuitbreiding in relatie tot de middelen die daarvoor zijn. Dat noodt iedere keer weer tot nadenken over de mobiliteit van de toekomst. Ik heb gelezen dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) met ramingen komt van reistijdverliezen tussen nu en 2021. Lossen we die op met meer asfalt, meer spoorlijnen en meer kanalen? Of stappen we over op een ander soort mobiliteit? Volgens mij is dat echt de kernvraag. In de regio Eindhoven werkt men bijvoorbeeld met smartmobilityprogramma's. Ik vraag de Minister om die route breder te verkennen en uit te rollen, om het jargon maar even te gebruiken. We moeten dat niet slechts beschouwen als één enkele situatie in het land.

Ik wil daarnaast graag een appreciatie van het CPB- en PBL-rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid. Ik weet niet of de regering daar standaard op reageert. Ik weet dat het moeilijk is om in deze fase van de regeerperiode nog met heel nieuwe visies te komen, en dat is waarschijnlijk ook niet de bedoeling, maar ik wil toch graag een antwoord op die vraag.
Ik wil van de Minister tevens een verklaring of deze regering nog met haar vingertjes aan nieuw budget gaat zitten als we zowel het Deltafonds als het Infrafonds oprekken naar 2030. De Minister en de Staatssecretaris zouden dan immers geld uitgeven dat mevrouw Van Tongeren en ikzelf misschien willen uitgeven als wij volgend jaar op hun plek zitten. Ik wil daar duidelijkheid over hebben.
(Hilariteit)

De heer **Smaling** (SP):
In dat licht wil ik het ook hebben over de brief van de Staatssecretaris over het spooronderhoud. Er moeten zaken opgelost worden, maar daar is weinig geld voor. In de brief staat echter wel dat de gebruiksvergoeding verhoogd wordt, de netwerkcomplexiteit gaat afnemen en het onderhoud ook overdag gaat plaatsvinden. Die maatregelen maken de zaken goedkoper, maar ik vraag mij af of dat ook voor de maatschappij geldt. Door het onderhoud ook overdag te laten plaatsvinden en de gebruiksvergoeding te verhogen, komen er immers extra kosten bij voor de maatschappij. Ik snap dat het geld niet uit de lucht valt, maar dat gebeurt wel als je de A27 niet verbreedt, want dat levert 1 miljard op. In deze tijd moet je kleine knelpunten die relatief weinig kosten, oplossen; dat gaven andere collega's ook al aan. Verbreed de A27 niet! Ik zeg dat tijdens elk overleg over het MIRT, maar ik hoop dat de Minister daar nu ook eindelijk aan toe is.
Ik behandel snel wat zaken in de provincies. In Groningen speelt de situatie omtrent de zuidelijke ringweg. Veel mensen houden zich daar op een zinvolle manier mee bezig. De mensen uit de regio zeggen: kijk uit dat je niet iets creëert wat onnodig veel luchtvervuiling en gelijkvloerse kruisingen voor fietsers en auto's veroorzaakt. Ik wil van de Minister graag een appreciatie van de vraag hoe je de zuidelijke ringweg in Groningen optimaal kunt inrichten. Ik begrijp dat die verantwoordelijkheid voor een deel bij provinciale staten ligt, maar ik wil toch ook graag een antwoord van de Minister.
In Overijssel spelen een aantal dingen. De N35 komt vaak terug. De provincie wil die dubbelbaans maken tussen Wijthmen en Nijverdal. Er worden echter allerlei problemen geconstateerd waardoor er naar alternatieven gezocht zal moeten worden, want dit is eigenlijk te veel van het goede voor die regio.
Ik moet nog steeds omlopen bij het Pieterpad. Ik heb het daar de vorige keer ook al over gehad en toen heb ik met de Minister afspraken gemaakt over wat we daaraan zouden doen. Dat heeft echter nog niet tot iets geleid, en daarom maak ik daarover graag alsnog een afspraak.
Ik kom op de N50 bij Kampen. De regio Zwolle-Kampen is een typisch voorbeeld van een regio die bij de Randstad is gaan horen, en dat geldt ook voor Barneveld, waarop ik zo nog zal terugkomen. Je kunt daar met kleine en gerichte ingrepen iets doen. De N50 is aan de kant van Zwolle en Emmeloord oké, maar bij Kampen bestaat die slechts uit anderhalve baan, met een soort Berlijnse muur ertussen. Met een kleine ingreep kun je daar enorme sprongen vooruit maken.
Er leeft nog altijd de wens om het spoor tussen Arnhem en Winterswijk te verdubbelen. Zit die verdubbeling nog in de pijplijn?
De A1-A30 is al door collega's benoemd. Ik moet daar af en toe stoppen voor een verkeerslicht dat op de draai naar de A1 staat. Dat is een heel raar gezicht. Ik wil van de Minister graag een reactie op de vraag hoe we op dat punt verder kunnen.

Wellicht kan er ook iets gedaan worden met het station Barneveld Noord. Ik heb al eerder aangegeven dat je daar een soort «gespreidebenen-station» van kunt maken, zoals Amsterdam Muiderpoort. Op die manier bedien je ook het traject Amersfoort-Apeldoorn en maak je van Barneveld Noord een veel prominenter overstapstation.
Ik kom op het spoor in Brabant en Limburg. We hebben ongeveer een uur geleden een brief van de Staatssecretaris gekregen over de spoortop. Wat is precies de situatie omtrent de verbindingen van Eindhoven naar Duitsland? De Staatssecretaris schreef in haar brief dat zij dit overlaat aan de vervoerders, maar er zijn nog een heleboel knelpunten. Zou het station Eindhoven niet moeten worden aangepast als er intercityverbindingen naar Duitsland komen? In hoeverre is er op dit punt goed gelobbyd bij Duitsland? En wie had dat moeten doen? Ik heb daar mijn twijfels over. Zijn we tevreden met het heuvellandlijntje Aken-Heerlen-Maastricht-Luik? Dat was immers niet de oorspronkelijke bedoeling. Hoe tevreden is de Staatssecretaris met haar eigen resultaat?
Ik ben in Venlo geweest en daar zijn de spoorwegovergangen heel gevaarlijk. Er zijn er maar twee, waarvan er één gelijkvloers is en er heel gek uitziet: de spoorwegovergang Vierpaardjes. Eén lijn gaat naar Roermond en de andere lijn gaat naar Duitsland. Ik vraag de Staatssecretaris en de Minister om de boel te herinrichten, want dat wil iedereen. Er is gepraat met partijen uit de omgeving en bij zowel de gemeenten als de provincie Limburg staan die plannen hoog op het verlanglijstje.
Ik heb het de vorige keer al gehad over het knooppunt Hooipolder in Noord-Brabant. Daar gebeurt al het een en ander, maar we moeten echt van die stoplichten af. Doe iets aan die stoplichten! De verbinding tussen de A27 en de A59 wordt daar echt veel beter door.
Ik ben erg blij met de Ring Eindhoven, maar zoals ik in mijn inleiding al zei: laten we ervoor zorgen dat smart mobility een groter ding wordt.
De N65 bij Vught moet ook bekeken worden, want de mensen in de binnenstad van Vught geven aan erg veel last te hebben van de projecten die daar plaatsvinden.
Ik kom op Noord-Holland. Mevrouw Visser en ik hebben vragen gesteld over de A8 bij Zaandam. In de antwoorden op die vragen bespeur ik wat zaken die ik niet helemaal kan meevoelen, en dat heeft voornamelijk te maken met het niet op de juiste manier vaststellen van de geluidsproductieplafonds. Volgens mij deugt er iets niet aan de manier waarop die geluidsproductieplafonds zijn vastgesteld. Ik hoor graag of de Minister daar al een antwoord op kan geven.
Men zegt dat de brug over de Zaan vier keer per dag open staat, maar volgens mij stop je dan wel heel vroeg op de dag met tellen. Hoe zit dat? Ik heb nog een vraag over de A20 in Zuid-Holland. De Partij van de Arbeid heeft zich hardgemaakt om het stuk Rotterdam-Gouda te verbeteren. Hoe staat het daarmee?
Ik kom op de Blankenburgtunnel. Is er op dat punt nog een spaak in het wiel te steken of is dat een gelopen koers?
De Minister heeft vorige keer gezegd dat zij de inpassing bij de A13-A16 niet op een andere wijze zal diepleggen. Er werd hier om de hoek zojuist een petitie aangeboden door mensen die dat wel heel graag willen, dus wie weet zit dat er toch nog in.
In Zeeland geeft men aan behoefte te hebben aan een spuisluis bij Terneuzen.
Wij hebben de Staatssecretaris nog een vraag gesteld over een buitengewoon snerpende railboog tussen Baarn en Hilversum. Ik heb daar nog geen brief over ontvangen. De blik van de Staatssecretaris doet vermoeden dat zij dit helemaal vergeten is. Ik duid haar dat niet euvel, als zij mij nu vertelt wat zij daaraan gaat doen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Smaling, u vergeet helemaal de tijd.

De heer **Smaling** (SP):
Het is toch uw taak om mij daarop te wijzen?

(Hilariteit)

De **voorzitter**:
We hebben onderling de afspraak gemaakt dat als wij elkaar aankijken, u ongeveer weet hoe laat het is. U negeerde dat echter deze keer.

De heer **Smaling** (SP):
Ik kijk u heel graag aan, maar daaruit leid ik niet altijd af dat ik moet ophouden met praten.

De **voorzitter**:
Toch hadden we dat afgesproken en in dit geval is het in ieder geval wel zo.

De heer **Smaling** (SP):
Ik sluit af. Ik ben heel tevreden over de fietsparagraaf, maar ik wil graag dat de Minister uitweidt over de vraag wat in haar ogen het vervolg kan zijn van de initiatiefnota van het CDA, de PvdA en de SP.

De **voorzitter**:
Ik dank u zeer voor uw bijdrage. U keek mij inderdaad helemaal niet aan.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik begin met het noemen van een aantal positieve dingen, want dat heb ik geleerd toen ik ooit zelf een initiatiefnota opstelde samen met het CDA en de SP. De Minister sprak zich toen hoopvol en met enige verbazing uit over het feit dat er zo veel complimenten werden uitgedeeld, dus daar gaan we! Ik was zeer positief verrast door de antirimpelcrème voor het asfalt. Dat soort innovaties moeten we vasthouden. Het klinkt heel grappig, maar het is ook heel belangrijk, want die crème zorgt ervoor dat het asfalt veel langer meegaat en niet meer om de elf jaar vervangen hoeft te worden. Ik heb natuurlijk ook gelachen toen de Minister twitterde over antirimpelcrème, maar het gaat wel om zaken waar wij in Nederland goed in zijn en die door Rijkswaterstaat en marktpartijen, onder de supervisie van de Minister, op een goede manier worden uitgevoerd. Ik denk ook dat het goed is dat Nederland een proef gaat doen met zelfrijdende treinen. We juichen tot slot de investeringen die op stapel staan voor Schiphol, van harte toe.
En dan nu de rest. Het kabinet heeft een investeringsagenda gestuurd voor de drie regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven, om ze zo maar even te noemen. Het is een vrij bestuurlijk document, en dat is begrijpelijk, want het gaat om een bestuursovereenkomst. Maar hoe gaat het nu verder? Er staat veel wollige taal in over belangrijke dingen, maar hoe wordt deze agenda geconcretiseerd? Gaat men hier handen en voeten aan geven middels een investeringsagenda?
We hebben het steeds over al die grote regio's, maar ik wil het ook graag hebben over iets heel kleins wat mij raakte. Een aantal weken geleden heb ik in Amsterdam een gesprek gehad met een aantal bewoners uit de wijk Nieuw Kempering bij de Gaasperdammerweg. Zij wonen langs de A9 en ondervinden grote overlast door de tunnel die daar wordt aangelegd. Die mensen waren heel reëel. Ze schreeuwden niet tegen mij en ze hebben mij ook geen mails gestuurd die direct naar de spambox afgevoerd kunnen worden. Het zijn mensen wier leven op zijn kop staat en die niet meer in hun eigen tuin kunnen komen, omdat ze last hebben van de werkzaamheden die zowel overdag als 's nachts slechts 1 meter achter hun woning plaatsvinden. Is de Minister bereid om zich in deze zaak te verdiepen? Ik zal de brief die de bewoners aan mij hebben gestuurd,

doorgeleiden, want daarin staat een aantal heel concrete acties, waar ik ook om had gevraagd. Ik vraag de Minister om niet alleen de juridische, maar ook de morele kant van deze zaak te bekijken. Wij vragen van deze mensen immers een offer en dan moeten we ze uiteindelijk ook ter wille zijn. Ik verzoek de Minister daarom om met die mensen in gesprek te gaan.
De A20 Rotterdam-Gouda is al genoemd, dus ik sluit mij kortheidshalve aan bij de vragen die daarover gesteld zijn. Ik wil graag dat er spoedig een nieuwe planning komt.
Er is gezegd dat de A58 in Noord-Brabant aangepakt gaat worden. Wanneer starten we daarmee?
De A4 is ook al genoemd, maar ik doe dat nogmaals voor de formaliteit, want er is daar wel sprake van een probleem. De heer Madlener en mevrouw Visser hebben daar al vragen over gesteld. Ik ga die vragen niet herhalen, maar ik vind het wel belangrijk dat de Minister daarop ingaat.
Ik kom op een nieuw punt: de A15. Een partijgenoot van mij, een Statenlid, is een petitie begonnen over de veiligheid op de A15, omdat hij zich zorgen maakt over het toenemende aantal ongelukken op die weg. Hij zegt: leg er gewoon nog een strook bij. Ik houd ervan als iemand de zaken op die manier bekijkt. Ik kan mij voorstellen dat dit niet gelijk kan en misschien ook wel niet wenselijk is, maar wordt er wel iets gedaan aan de veiligheid op de A15? In het verleden hebben we het hier bijvoorbeeld weleens gehad over een inhaalverbod voor vrachtwagens. Er zijn inmiddels een aantal zaken aangepast op die weg. Hebben die effect op de huidige veiligheidssituatie?
Ik wil het ook hebben over het spoor tussen Delft, Schiedam en Rotterdam. De Staatssecretaris koos vorig jaar bij het spoortraject Rotterdam-Delft voor een variant waarbij het station Schiedam geen IC-stop meer is. De regio Rotterdam wil deze stop echter graag houden en daarvoor is een aanpassing nodig van het emplacement Schiedam-Rotterdam. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover deze benodigde investering? Is zij bereid om daarover in overleg te treden met de regio?
Ik kom op de situatie die zich iets zuidelijker op het spoor voordoet. We hebben het hier al een aantal keer gehad over Eindhoven, met name over de overlast die mensen in de Spoorstraat ondervinden door de langsrijdende goederentreinen. Ik heb destijds gevraagd of de compensatieregeling voor vervoerders ook benut kan worden voor de bestrijding van de overlast voor omwonenden. Ik heb nog geen antwoord gehad op die vraag, ook al zei de Staatssecretaris dat zij dit zou bekijken. Dat is uiteraard positief, maar wat heeft zij gezien? Hoe staat het daarmee?
De sluis bij Kornwerderzand ligt een aantal van mijn partijgenoten na aan het hart, onder wie Jacques Monasch en Lutz Jacobi. Ik zou het nooit zo goed kunnen verwoorden als mevrouw Jacobi, maar ik ga toch een poging wagen: het is tijd dat er nu wat gebeurt, die sluis moet gewoon breder, daar is 30 miljoen voor nodig, dus regel dat Minister, want dat is hartstikke belangrijk! Die brug kent heel veel storingen; de file van gisteren is al beschreven. Is het niet tijd om de planning om te gooien en de boel, om het maar even op zijn «Opsteltens» te zeggen, aan te pakken?
Dan Holwerd aan Zee. Het verzoek van mevrouw Jacobi is om te bekijken of er dit jaar kan worden overgegaan tot het nemen van een MIRT-startbeslissing voor het project. Kan dat of kan dat niet?
De fiets is een belangrijk onderwerp, omdat met de fiets heel veel tijdwinst valt te behalen, juist bij de deur-tot-deurreis, zonder heel veel geld in het spoor te hoeven investeren. Voor een deel zijn er investeringen in fietsenstallingen gedaan. Die investeringen waren succesvol op de plekken waar nu extra stallingen zijn gekomen. Alleen, er is nog een nijpend tekort aan stallingen. Er zijn nog heel veel plekken waar mensen langer moeten zoeken om hun fiets kwijt te kunnen dan dat de treinreis duurt. Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken hoe de kosten van de stallingen naar beneden kunnen worden gebracht? Daar heb ik in het

vorige overleg al iets over gevraagd. Is zij ook bereid om extra te investeren in die stallingen? Het is een nuttige investering. Wellicht dat NS en de gemeenten wat extra's kunnen doen om stallingen te realiseren. CDA, SP en Partij van de Arbeid trekken meestal samen op in het dossier Vught. We hebben weliswaar een nota ingediend waarin we zeggen dat je die richtlijnen voor het verwijderen van doorkruisingen moet volgen, maar ik kan me voorstellen dat dat niet altijd kan. Wat wel kan, is dat er in het ene spoorproject een doorsnijding verdwijnt en in het andere wegproject een doorsnijding verdwijnt. Daarmee wordt er niet integraal – als je dat woord gaat gebruiken, moet je altijd oppassen – naar de problemen gekeken. Kortom: is de Minister bereid om met het oog op de situatie in Vught eens na te gaan wat de invloed van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de N65 op de hele fietsinfra is, en om vervolgens te bekijken of er gecompenseerd kan worden?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De roep om fietsparkeren is oneindig. Daar gaan zo langzamerhand honderden miljoenen naartoe, maar daar staat geen dubbeltje tegenover. Is de PvdA ook bereid om te kijken naar nieuwe en innovatieve concepten voor de deur-tot-deurreis? Er zijn initiatiefnemers op de markt die de laatste kilometers tot aan de deur kunnen verzorgen: de nieuwe taxivervoerders. Ik was onlangs op bezoek bij zo'n bedrijf: zij zorgen ervoor dat je heel keurig, voor een paar euro, naar huis wordt gebracht. Is de PvdA bereid om met mij te bekijken hoe we de MIRT-systematiek hierop beter kunnen laten aansluiten? De regionale overheden zijn samen met de regionale vervoerders aan het bekijken hoe ze invulling kunnen geven aan die nieuwe innovatieve concepten. Zullen we eens bekijken hoe we die inderdaad beter op de MIRT-systematiek kunnen laten aansluiten in plaats van dat wij maar oneindig blijven vragen naar meer fietsenstallingen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Er gaat al zo weinig geld van het MIRT naar fietsen. In dat MIRT zit zo ongelooflijk veel geld, waarvan maar een heel klein beetje naar fietsen gaat. Dat zou wel wat meer mogen zijn. Ik ben een groot voorstander van meer investeringen in de fietsinfrastructuur, in fietssnelwegen en de infrastructuur bij de stations. Als mevrouw De Boer mij daarin steunt, ben ik uiteraard ook bereid om mij te verdiepen in andere innovatieve oplossingen om die laatste kilometers in te vullen. Dat lijkt me meer iets voor het programma Beter Benutten, want dat is geen harde infra maar dat zijn eerder lokale oplossingen. Maar ik vind het sowieso een leuk idee om te bekijken of er bedrijven zijn die dingen kunnen doen, zeker als dat de overheid geld scheelt dat we dan weer in fietsen kunnen investeren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik beschouw het als een handreiking om te bekijken of we die laatste paar kilometers inderdaad op een andere manier kunnen invullen. De heer Hoogland zegt dat er relatief weinig geld naar fietsparkeren gaat. Als hij honderden miljoenen «weinig geld» noemt, dan is dat voor zijn rekening, maar ik vind dat heel veel geld waarmee we misschien nog wel belangrijkere knelpunten kunnen oplossen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is ook heel veel geld, maar niet in vergelijking tot wat er naar andere modaliteiten gaat. Die nuance is belangrijk. Daarnaast kunnen we best wel naar andere oplossingen kijken, maar het is een feit dat de fiets enorm in de lift zit. Er fietsen nu veel meer mensen dan een aantal jaren geleden. Het is goed als die mensen hun fiets prettig bij het station kunnen parkeren.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Houwers, ook wel bekend als onafhankelijk liberaal, maar in de Tweede Kamer vooral bekend als het lid Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Dankzij de voortreffelijke ondersteuning die ik nu nog heb, heb ik een bijdrage die hopelijk redelijk inhoudelijk is. Als u mij als onafhankelijk lid presenteert, dan moet ik die tekst ook even gebruiken.

De **voorzitter**:
Dat zegt u altijd zelf, dus ik dacht ...

De heer **Houwers** (Houwers):
Dat is ook heel goed. Mijn tekst sloeg op het bericht van gisteren over afsplitsingen.
Ik ben blij dat de uitvoering van het MIRT op schema ligt. Ik ben ook blij met de verlenging van het Infrastructuurfonds en het deltafonds tot 2030. Ik ben dus positief gestemd. Ik ben van mening dat we moeten blijven investeren in onze infrastructuur en het gebruik van die infrastructuur. Onze infrastructuur is een van de beste van de wereld. Ooit hadden we die met voetbal ook, maar bij voetbal blijkt dat als je er niet aan blijft werken, je niet de beste blijft. Dat is wellicht met infra ook zo. Investeren is dus noodzakelijk. Daarvoor hoef je niet altijd maar nieuw asfalt te leggen, maar projecten die al in gang gezet zijn, zoals rond Utrecht, moeten gewoon doorgaan, al is het maar omdat heel veel van die projecten voor de heel lange termijn zijn. Als je daar eenmaal mee bezig bent, moet je daar ook mee doorgaan.
Ik ben wel van mening dat onze toekomstige investeringen vooral moeten worden gericht op innovatieve technieken. Bestaand asfalt moeten we zo optimaal mogelijk gebruiken, zoals we al proberen met het programma Beter Benutten. Naar mijn idee kunnen we nog meer ruimte geven aan zelfsturende auto's, slimme apps om files te beperken, ultrastille wegen en zelfs een verjongingscrème voor asfalt. Over dat laatste sprak collega Hoogland ook al. Kortom: we moeten elke innovatie de kans geven om bij te dragen aan oplossingen en verbeteringen. In dat kader heeft Rijkswaterstaat zo'n anderhalf jaar geleden een innovatieagenda opgesteld voor de periode 2015–2020. Dat heeft een mooi en levend document opgeleverd waarin ook de wens wordt uitgesproken om een onlineplatform op te richten om partijen bij elkaar te brengen. Kan de Minister aangeven wat de plannen met betrekking tot die innovatieagenda zijn? Hoe staat het met het onlineplatform?
Ik wil nog een aantal grotere zaken aflopen. Ik begin met de waterschade aan de A4. De Minister geeft aan dat ze in december met iets wil komen en dat er overleg wordt gevoerd met het waterschap. Hoe staat het met dat overleg? Is er ook al meer bekend over de problemen met de waterdoorlatendheid van het beton?
ProRail heeft een verzoek ingediend om de mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen bij, op of naast het spoor te verkennen. Is er al zicht op die mogelijkheden? In welke fase verkeert die verkenning en op welke termijn kunnen we daarover iets vernemen? Ik kan me voorstellen dat je ook zonnepanelen kunt plaatsen binnen de rondingen van de aansluitingen van autosnelwegen. Daar worden nu vaak boompjes geplant en wat andere dingen gedaan, maar kunt er ook iets dergelijks mee doen. Is die mogelijkheid al geopperd? Kan de Minister dit meenemen?
Het gebrek aan parkeerplaatsen blijkt af en toe beperkingen op te leveren voor het gebruik van de fiets als voor- en natransportmiddel. In oktober van dit jaar komt er een convenant, waar gemeenten en provincies bij betrokken zijn. In hoeverre worden daar ook marktpartijen bij betrokken, zo vraag ik de Staatssecretaris. Het gaat om grote investeringen, maar misschien ook wel investeringen die op enig moment rendement kunnen

opleveren. Ik zou me kunnen voorstellen dat marktpartijen daarin geïnteresseerd zijn.
In aansluiting op de heer Bruins vraag ik om speciale aandacht voor de regio, allereerst de verdubbeling van de N50 bij Kampen. Dat is zo meteen een raar stukje weg, die bij Kampen zal moeten worden verdubbeld. Belangrijk vind ik ook dat de aansluiting A30-A1 meer in lijn wordt gebracht met datgene wat de regio wil. Heeft de Minister daar ook aandacht voor? De mensen die ik moet teleurstellen, zijn de mensen van de A13, omdat ik denk dat daaraan al voldoende gedaan wordt. Die weg moet er komen, dus we moeten er gewoon mee verder. Waar ik misschien wel wat positievere berichten over heb, is de N59. Die staat wel op het lijstje, maar er wordt vanuit de regio geld geboden voor een stukje voorfinanciering. Is het denkbaar dat we die zaak daarmee naar voren halen en op die manier de verkeersveiligheid verhogen en de ontwikkeling van de regio stimuleren?
Hetzelfde geldt voor Groningen. Vorige week heb ik gesproken met de leden van Groningen Verdient Beter. Afgelopen dinsdag kreeg de commissie ook een petitie aangeboden. Groningen Verdient Beter stelt dat de huidige voorkeursvariant voor de zuidelijke ringweg rondom de stad Groningen diverse negatieve aspecten kent. Zij hebben daarom een alternatief plan opgesteld. Dat plan lijkt vele voordelen te hebben. Wil de Minister daarover nog eens overleg voeren? Wil zij nog eens aangeven of dat plan ook haalbaar is? Zo nee, waarom zou dat alternatieve plan niet uitgevoerd kunnen worden? Het lijkt erop dat dat plan veel goedkoper is. Het gaat om een moment van herbezinning. Dit mag naar mijn smaak niet de beschikbaar gestelde 200 miljoen in de waagschaal stellen.
De voorzitter kijkt mij toch nog niet aan?

De **voorzitter**:
Ik kijk iedereen aan, maar u hebt het de hele tijd over Groningen, dus dan droom ik altijd een beetje weg. U hebt nog spreektijd genoeg.

De heer **Houwers** (Houwers):
Dat dacht ik al, dus dan ga ik nog even verder.
Het volgende project ligt een beetje bij mij uit de buurt, maar als Kamerlid probeer je er voor het hele land te zijn. Holwerd aan Zee is een leuk project, omdat het van onderop komt. Mensen zijn zelf bezig met de projectorganisatie; zij hebben een leuk plan, dat economisch rendabel lijkt. Het is een plan waarvan ik vind dat we daar iets mee zouden moeten doen. Vindt de Minister dat ook? Hoe zou de Minister daarmee willen en kunnen omgaan, om ervoor te zorgen dat het uiteindelijk een succes wordt?
Bij het rondje langs de regio's kan ik natuurlijk het dubbelspoor naar Winterswijk niet achterwege laten. Zelfs de heer Smaling sprak daarover. Ik snap dat er andere projecten zijn waar ook veel geld voor nodig is, maar aandacht voor de regio is zeker van betekenis.
Ik pleit tot slot nogmaals voor een congestieheffing op de wegen, vergelijkbaar met het verschil tussen spits- en daluren in het openbaar vervoer. Ik denk dat het een goede manier is om de drukte in de spits te vermijden. Met die congestieheffing creëer je een prijseffect, dat zal leiden tot een afvlakking in de spits. Naar mijn idee is dat het ideale middel om bestaand asfalt optimaal te gebruiken en de files in de spits te bestrijden. Het is toch een vorm van betaling naar gebruik. Het Centraal Planbureau heeft in haar studie Kansrijk Mobiliteitsbeleid de haalbaarheid van een congestieheffing onderzocht en geconcludeerd dat de baten van een heffing de kosten zouden overtreffen. Als dat zo is, dan is het goed als er compensatie komt in de vorm van een lagere motorrijtuigenbelasting voor iedereen. De mensen die speciaal op een bepaald moment willen rijden, betalen dan een tikje meer. Ik denk dat dat ook kan. Mijn voorstel is om daar nog eens nadrukkelijk naar te kijken. Is de Minister bereid om de

invoering van zo'n congestieheffing aan een nader onderzoek te onderwerpen en te bezien in hoeverre dat wel mogelijk is? Het CPB stelt namelijk dat het in de praktijk lastig uitvoerbaar is, maar deze Minister is een kei in het oplossen van lastig uitvoerbare projecten. Wellicht dat dit project dus bij haar past.

De **voorzitter**:
Daar deed u precies acht minuten over. Dat is bewonderenswaardig.
Het woord is aan de heer Van Helvert van het CDA.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Vandaag is een speciaal moment. Er is mij namelijk door de heer Bisschop gevraagd om ook het woord te voeren namens de SGP. Zij hebben een heel belangrijk overleg en konden hier niet aanwezig zijn. Is het als eens eerder voorgekomen dat een katholieke zuiderling het woord heeft gevoerd namens de SGP? Als een Bisschop iets aan een katholiek vraagt, kan hij alleen maar toestemmen. Vandaar dat ik graag het woord voer namens de heer Bisschop.

De **voorzitter**:
U hebt zestien minuten, waarvan er één al voorbij is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Is er nu meer of minder geld nodig voor mobiliteit? Een nationale coalitie van maatschappelijke organisaties bestaande uit EVO, Fenedex, ANWB, TLN, NS, FMN, KNV, Rover, CBRB, BLN, ACN, Schiphol, Bovag, Stichting Waterrecreatie Nederland, RAI, Fietsersbond, ProRail, VZR, Deltalinqs, ORAM, Bouwend Nederland, Vereniging van Waterbouwers en de NVB wil op korte termijn aanzienlijk meer geld voor verbindingen, betere doorstroming en meer comfort. Daarnaast verscheen onlangs het rapport van het Centraal Planbureau waarin staat dat extra investeringen niet lonen. Deze week kwam ook het Economisch Instituut voor de Bouw in een rapport tot de conclusie dat er meer in infra geïnvesteerd moet worden. Wij als volksvertegenwoordigers vragen ons af wat we daarmee moeten. Wie heeft er nu gelijk? In het vorige MIRT-overleg heb ik de Minister om een totaaloverzicht gevraagd en gevraagd om de E van Economie bij het MIRT te betrekken, zodat je een soort MIRET krijgt, met een antwoord op de vraag wat we verliezen als we niets doen. Dan hoeven we geen discussie te voeren in de trant van: wij hebben 100 miljoen meer in de begroting en u hebt 100 miljoen minder. Wat moeten we doen om niet stil te staan en om het met zijn allen aan te pakken? Minister, wie heeft er nu gelijk? Wat moeten we doen en hoe zit het met het MIRET?
Minister Schultz en Staatssecretaris Dijksma hebben aangekondigd om het Infrastructuurfonds met twee jaar te verlengen. Met de verlenging van de fondsen van 2028 naar 2030 wordt allereerst ingezet op beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie van bestaande infrastructuur. In de tweede plaats is er een apart budget voor een volgend kabinet en in de derde plaats wordt er voorrang verleend aan projecten met belangrijke knelpunten. In het najaar komen de Minister en de Staatssecretaris met een voorstel hierover; ik mag aannemen dat dat in overleg met andere overheden in ons land tot stand is gekomen. Ik wil daar toch het volgende over vragen. Hoeveel geld is er door deze verlenging in 2029 en 2030 concreet beschikbaar voor infraprojecten? Wordt hiermee de bezuiniging over 2013 helemaal tenietgedaan? Welk deel wordt apart gehouden voor het nieuwe kabinet? Ik vraag dat, omdat we dan na de al heel forse bezuinigingen van dit kabinet ook nog eens het grootste gedeelte voor het volgende kabinet zouden verjubelen. Hoe verhoudt zich dat tot de uitspraken van het CPB? Ik neem overigens aan dat dat geld niet, zoals zo vaak gebeurt, alleen in de Randstad terechtkomt, want hoe beter de regio

bereikbaar is, hoe minder bedrijven en instellingen hun toevlucht hoeven te zoeken in die Randstad. Met 10 miljard zou je heel veel knelpunten, ook in de regio, kunnen oplossen.
Ik wil het toch ook hebben over de sluis bij Kornwerderzand. Een aantal partijen heeft daar al iets over gezegd, waaronder de VVD. Ik maak overigens complimenten aan de heer Hoogland voor de manier waarop hij de inbreng van mevrouw Jacobi heeft vertaald. Ik zeg dat, omdat ik over die inbreng eerder met haar heb gesproken. De Minister duidt het probleem van Kornwerderzand nog steeds aan als een regionaal probleem en daarom vraag ik haar het op te tillen naar het nationale niveau. Het is niet alleen maar iets van de Afsluitdijk, het is ook iets van West-Friesland, Friesland, het IJsselmeer, Kampen, Zwolle, Oost-Nederland en de weg naar Duitsland. Het is echt een bovenregionaal probleem. De regio heeft gezegd: als we het zelf mogen bouwen, wordt het goedkoper dan wanneer Rijkswaterstaat het doet, omdat wij goede afspraken kunnen maken met de regionale ondernemers en omdat wij flexibeler zijn dan Rijkswaterstaat. Als een regio er zo veel geld bijlegt, hoe staat de Minister dan tegenover het idee dat de regio het dan ook zelf moet mogen aanleggen?
Er is al veel gezegd over de zuidelijke ringweg bij Groningen. In verband met de tijd beperk ik me daarom tot een oproep. Ik zou de Minister willen oproepen om te stoppen met alle voorbereidingen. Leg die stil, bevries de 200 miljoen die Rijkswaterstaat daarvoor heeft gereserveerd en ga op zoek naar alternatieven. Verder sluit ik mij aan bij de woorden van de andere woordvoerders over die zuidelijke ringweg.
Het knooppunt Raalte. De regionale investering in de N35 bedroeg de afgelopen jaren maar liefst 80% van de totale investering. Desondanks zijn er nog steeds enkele forse knelpunten waar de doorstroming ernstig tekortschiet en de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het geding zijn. Het grootste knelpunt is het knooppunt Raalte zelf, de kruising van de N35 met de N348. De provincie Overijssel en de gemeente Raalte kunnen zelf tot 38 miljoen investeren in deze rijksweg, maar in totaal is er 50 miljoen euro nodig. Het integrale plan ligt voor ter cofinanciering en ik wil graag van de Minister horen hoe het daarmee staat.
De N50-N37 bij Kampen. Mede namens de SGP – bij de sluis van Kornwerderzand sprak ik overigens ook namens de SGP – wijs ik erop dat er elke dag bij Kampen een file staat op het traject Zwolle-Flevopolder en dat daar geregeld dodelijke ongevallen plaatsvinden. Is de Minister bereid om te gaan zoeken naar een oplossing? Het gaat niet eens om een zo heel groot bedrag, want de investeringskosten bedragen 12,5 miljoen euro, waarvan 4,4 miljoen euro cofinanciering. Dit is echt een knelpunt dat je zou moeten kunnen aanpakken met die 10 miljard voor het oplossen van knelpunten in de regio's.
De A28. Op het deel Amersfoort-Zwolle van de A28 wordt het steeds drukker. De regio vraagt daarom om een extra spitsstrook tussen Amersfoort en Zwolle, zodat er in de spits 2x3 rijbanen beschikbaar zijn. Hoe kijkt de Minister daarnaar?
Ik heb het al eerder gedaan, maar ook vandaag vraag ik – overigens wederom namens de SGP! – om aandacht voor de aansluiting van de A1 op de A30 bij Barneveld. De groei van FoodValley – de Voedselvallei, voor diegenen die dat willen – in de regio Amersfoort/Barneveld heeft zijn weerslag op de infrastructuur en de bereikbaarheid van deze regio. Is de Minister bereid om een MIRT-verkenning naar een totaaloplossing op de agenda te zetten? Is de Minister verder bereid om met de provincie en de regio te overleggen over mogelijke voorfinanciering?
Over de A27 en A12 rondom Utrecht heeft het CDA al eerder vragen gesteld. Laat ik mij kortheidshalve bij de woorden van mevrouw Visser aansluiten, want ook wij maken ons zorgen over de mogelijkheid dat wij heel veel geld gaan uitgeven aan de landelijke bereikbaarheid van de stad Utrecht, maar dat de stad Utrecht – ik zeg het even wat kort door de bocht

– dat geld vooral besteedt aan de aanleg van wat fietspaden. Ik hoop het niet, want dan komen we straks wel vlot tot aan de afrit naar de stad, maar komen we vandaar niet verder. Ik sluit me dus aan bij de mooie dingen die mevrouw Visser daarover heeft gezegd.
Het knooppunt Hooipolder is een van de laatste snelwegkruisingen waar op de autosnelweg nog verkeerslichten staan. Volgens mij hoorde ik de heer Smaling dan ook terecht zeggen: hou op met die stoplichten daar bij Hooipolder. Ik sluit me daarbij aan. Hoe gaat de Minister dat doen?
De N59, Hellegatsplein, Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee. Mede namens de SGP sluit ik me aan bij het beeld dat de woordvoerders voor mij hiervan hebben geschetst. Het is een zeer ernstige situatie, waaraan zeker iets moet worden gedaan. Wat is de reactie van de Minister? Ik ben bijna door mijn spreektijd heen en ik moet het allemaal wat sneller doen, maar doordat er al veel door mijn voorgangers is gezegd, kan dat ook.
Over de spoorsamenwerking Kanaalzone Gent-Terneuzen zal ik mede namens de SGP ook iets zeggen. Voor de economie van Zeeland zou die spoorwegverbinding heel erg goed zijn. Zeeland heeft vergeleken met de andere provincies maar weinig uit de MIRT-ruif gegeten en daarom hoor ik graag van de Minister wat zij van dit plan vindt.
Wij maken ons ernstig zorgen over de Zuidasdok, want wij krijgen signalen dat de inspraak niet goed gaat. Het project leunt zwaar op vastgoedontwikkelingen. Zijn de financiële risico's goed in beeld gebracht en hoe staat het met de plannen om de Noord/Zuidlijn te verlengen?
De aansluiting van de A16 op de A13 is ...

De **voorzitter**:
Dat is wel het laatste punt dat u mede namens de SGP maakt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het staat er niet specifiek bij, maar ik kan me niet voorstellen dat de SGP het er niet mee eens is.
Ik ben met opzet over het Noorden en het Midden begonnen, vanwege mijn zuidelijke tongval. Daarom is mijn laatste punt de A16/A13. Daarna zal ik mij richten op het Zuiden.

De **voorzitter**:
Omdat u anders niet thuis kunt komen, sta ik dat toe.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, heeft de heer Smaling, die van de SP is, een vraag voor u.

De heer **Smaling** (SP):
Op deze manier kan ik het CDA en de SGP nog wat extra spreektijd geven. De heer Van Helvert heeft net als mijn fractie allerlei knelpunten door het land heen geïdentificeerd. Zou hij, gezien de beperkte middelen, ook willen afzien van die heel dure verbreding van de A27 en dat miljard willen gebruiken voor het oplossen van de knelpunten die wij naar voren hebben gehaald?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is moeilijk om iets toe te voegen, want dan moet er altijd ook iets weg. Zo simpel is het. Sommige zaken zijn wel gewoon nodig en dat geldt eigenlijk ook voor de A27. Je kunt volgens mij niet zeggen dat dat niet nodig of noodzakelijk is. Mijn algemene oproep aan de Minister was: breng in beeld wat we nodig hebben om te voorkomen dat we stil komen

te staan, want dan kunnen we een goede afweging maken tussen wat de verschillende partijen willen toevoegen. Dan weten we wat de partijen willen en waar eventueel geld vandaan te halen is. We roepen de Minister verder net als de vorige keer op om het als een geheel te zien, zodat het bedrijfsleven ook een mogelijkheid heeft om te investeren. Nu het kabinet heeft besloten om 10 miljard naar voren te halen, stel ik voor om ons te richten op knelpunten waar heel veel cofinanciering bij zit. Met relatief weinig geld, en 10 miljard is heel veel geld, kun je dan heel veel knelpunten oplossen, omdat er voor die afzonderlijke knelpunten vaak maar enkele miljoenen nodig zijn. Als ik het zo zeg, klinkt het misschien of ik het niet zo heel veel geld vind en dat is het natuurlijk ook wel, maar afgezet tegen de hele begroting gaat het natuurlijk wel om relatief kleine bedragen. Met die 10 miljard moeten we in mijn ogen veel van die regionale knelpunten kunnen oppakken, omdat daar al heel veel cofinanciering bij zit. Dat is de oplossing waarvoor ik kies. Als je zomaar zegt dat die en die wegen niet belangrijk zijn, doe je geen recht aan het besluit dat destijds is genomen. Ik snap dus wel wat de heer Smaling beoogt. Voorzitter. Ik was gebleven bij ...

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert! Het is goed gebruik dat er een vervolgvraag kan worden gesteld. Dat weet u ook.

De heer **Smaling** (SP):
Ik schetste net het beeld dat mevrouw Van Tongeren en ik op de plaats van de Minister en de Staatssecretaris zouden zitten, maar als de heer Van Helvert daar over een jaar zou zitten, is dat geld al uitgeven en misschien wel niet aan zaken die hij graag zou willen. Het CDA moet dus juist nu kiezen om wel of niet mee te gaan met de partijen die zeggen dat je de A27 niet moet verbreden en dat je het geld dat je zo uitspaart, aan andere zaken moet besteden. Ik zou heel graag het CDA meekrijgen, want dan kunnen we wat meer druk zetten op de heer Hoogland en krijgen we het misschien nog wel voor elkaar voordat het kabinet afzwaait. Dan zouden we dus een miljard over hebben om knelpunten op te lossen, met oplossingen die veel effectiever bijdragen aan het bestrijden van knelpunten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik snap wat de heer Smaling zegt. Het is natuurlijk altijd lastig om uitgedaagd te worden met de opmerking: als we dat wegstrepen, houden we heel veel geld over en kunnen we al die andere dingetjes doen. Ik snap wat hij wil, maar om niet in die val te trappen, heb ik de Minister juist gevraagd om met een totaalbeeld te komen van de mobiliteit in Nederland. Uiteindelijk is het MIRT Projectenboek een boekje met losse projectjes die allemaal even belangrijk zijn. Ik zou in ieder geval geen project kunnen noemen dat niet belangrijk is. Kon ik dat wel, dan had ik dat project wel aangewezen. Mijn oproep aan de Minister voor een totaalbeeld mobiliteit Nederland is ook een beetje de oproep van de EVO en andere partijen, want ook die partijen willen, los van al die projectjes, een plan voor de mobiliteit in Nederland in 2030. Het bedrijfsleven is best bereid om te investeren. Dat bleek mij uit een gesprek waarbij ook mevrouw Visser en de heer Hoogland aanwezig waren. De schaal waarop projectjes nu worden aanbesteed, is zodanig klein dat het bedrijfsleven geen redelijke kans ziet om het geld terug te verdienen. Dat is de reden waarom we de schaal eigenlijk een beetje zouden moeten vergroten. Dat verbetert ons inzicht en daardoor kunnen we dus ook een betere afweging maken. Doen we dat niet, dan wordt de kans op willekeur wel heel groot. Ik vind dat gevaarlijk. Ik wil er dus over meedenken, maar dan wel pas als we een totaalplaatje hebben en we niet langer over allerlei losse kleine projectjes hoeven te praten.

De **voorzitter**:
U moet uw betoog ook nog eens afronden. Hebt u nog één vraag aan de Minister of de Staatssecretaris?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb nog een vraag over de A16-A13. Daar is kritiek op. Zo werd er vandaag een petitie aangeboden door Saldo010. Eerder hebben we ook uit Lansingerland heel duidelijke signalen gekregen. Daar zegt men: wij willen een inbreng leveren en snappen dat die weg er moet komen; we zijn ook niet tegen, tegen, tegen, tegen die weg, maar wij hebben goede alternatieven, want wij hebben hierover nagedacht. Men krijgt daar steeds meer het gevoel dat Rijkswaterstaat die alternatieven niet serieus neemt en eigenlijk denkt: o, wij moeten inspraak hebben en kijk, er is een alternatief aanboden; vink, inspraak gehad. Dat is het gevoel dat daar heerst en dergelijke signalen krijg ik steeds vaker.
Ik merk zelf ook weleens dat ik van Rijkswaterstaat geen empathische of begripvolle reacties krijg. Ik noem het weleens carnavalswagens. Daarom zou ik eigenlijk willen vragen of wij niet eens een onafhankelijk instituut, bijvoorbeeld de Ombudsman of het BOR, een onderzoek kunnen laten doen naar de vraag of die inspraak wel zinvol is geweest. Het lijkt een beetje op wat mevrouw Belhaj terecht vroeg, want de Kamer moet zich daar natuurlijk een goed oordeel over kunnen vormen. Ik hoor dergelijke geluiden over Rijkswaterstaat steeds vaker. Als de burgers een punt hebben, hebben ze een punt en als ze geen punt hebben, hebben ze geen punt. Daarom zou ik graag zien dat een onafhankelijk instituut hiernaar kijkt. Dat mag de Ombudsman zijn, maar ook iemand anders.
Voorzitter. Het Zuiden doe ik dus in tweede instantie.

De **voorzitter**:
Dat begrijp ik. U sprak namens het CDA en de SGP. Ik heb u daarom ietwat meer tijd gegund. Dat geldt natuurlijk weer niet voor de heer Madlener, want hij spreekt alleen namens de Partij voor de Vrijheid, de PVV. Hij zal zich wel moeten houden aan die acht minuten, maar dat kan hij!

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Ik heb dus acht minuten, terwijl wij in deze commissie eigenlijk veel te weinig over het onderwerp mobiliteit spreken. Mobiliteit is immers ontzettend belangrijk in het leven van ons allemaal. Zelfs GroenLinksers rijden, ondanks al hun retoriek hier, auto, zo zie ik steeds weer in de parkeergarage. Mobiliteit is een fantastisch onderwerp, omdat het mensen de vrijheid geeft om van alles en nog wat te doen. Het is heel belangrijk dat mensen kunnen doen en laten waar ze zin in hebben en mobiliteit moeten we dan ook stimuleren in plaats van tegenwerken.
Nederland telt inmiddels 17 miljoen inwoners en dat aantal gaat naar de 18 miljoen als ik de planbureaus mag geloven. Het wordt dus steeds drukker in Nederland, zeker nu de grenzen ook nog eens wagenwijd openstaan. Die ontwikkeling betekent dat er steeds meer mensen zijn die willen kunnen bewegen. Sommige partijen hier willen ons doen geloven dat de auto geen toekomst heeft, omdat jonge mensen geen auto meer willen. Het aantal rijbewijzen heeft desondanks wel een recordhoogte bereikt! Het aantal ouderen dat blijft rijden, staat bovendien gelukkig ook op recordhoogte, want dan hoeven die mensen niet achter de geraniums te zitten.
Deze ontwikkeling betekent dat er steeds meer vraag is naar wegen. Ik zie dan ook allerlei woordvoerders schermen met wensenlijstjes van de provincies voor wegverbeteringen. Deze partijen, de Kunduzcoalitie, hebben echter onlangs wel een enorme greep uit de kas gedaan. Er is daardoor 3,5 miljard euro bezuinigd op diezelfde wegen en dat is natuurlijk vreemd. De mensen die dit debat volgen, moeten wel beseffen

dat al die mooie verhalen hier bepaald op gespannen voet staan met het gedrag van politici, want die doen soms het tegenovergestelde.
Het belang van goede infrastructuur is natuurlijk heel belangrijk. Nederland staat bekend om zijn goede infrastructuur en dat moeten we vooral zo houden. Ik ben het daarom wel met GroenLinks eens dat elektrisch rijden de toekomst heeft. Die auto's worden inderdaad steeds schoner, stiller en beter. Maar die hebben natuurlijk ook asfalt nodig om op te rijden. Je moet dus niet alleen maar zeggen dat mensen de auto uit moeten, maar ook dat rijden en mobiliteit de toekomst hebben en dat we juist daarom moeten investeren in wegen. Ook een elektrische auto heeft asfalt nodig! De elektrische auto kan nu nog niet concurreren met een benzine- of dieselauto, maar over tien of twintig jaar wel. Wij wachten dat graag af, zonder nu met subsidies te strooien, want subsidies verstoren alleen maar de markt.
De auto heeft de toekomst. Ook de zelfrijdende auto heeft de toekomst. Ook dat moeten we niet onderschatten en daarom blijft investeren in wegen enorm belangrijk. We moeten ook niet net doen of we de automobilisten zo goed bedienen, want de mobiliteitsprijs in Nederland van auto's is de hoogste in de hele wereld. Onze brandstofprijzen zijn het hoogst. De aanschafprijzen zijn het hoogst. De wegenbelasting is gigantisch hoog. 20 miljard brengen alle Nederlandse automobilisten op en daar staat nu een dieptepunt tegenover, want in 2016 is er nog nooit zo weinig geïnvesteerd in nieuwe wegen. Er gaat in 2016 slechts 400 miljoen euro naar nieuwe wegen, terwijl er 20 miljard wordt betaald door automobilisten. Dat is natuurlijk helemaal scheef, voorzitter. Er gaat veel meer geld naar het spoor dan naar de weg. Ik wijs er nog eens op dat drie kwart van alle kilometers die Nederlanders afleggen, per auto wordt afgelegd. Ik houd nu een staatje omhoog dat dit illustreert. Drie kwart gaat over de weg terwijl met de trein, waar het altijd om gaat, nog geen 15% wordt afgelegd. Er gaat meer geld naar de trein dan naar de weg, dus er zit iets heel erg scheef. We moeten gewoon reëel zijn en zeggen dat de auto de toekomst heeft, dat het elektrisch rijden de toekomst heeft en dat er dus gewoon asfalt nodig is. Dat hoort bij ons leven. Daarop moeten we vooral niet verder beknibbelen. De jongeren hebben al nauwelijks geld om een auto te kopen. We moeten de mobiliteit alle ruimte geven die zij verdient, want dat brengt welvaart en welzijn in ons leven. Of het nu gaat om het bezoeken van je oma op zondag of om het rijden naar je werk, wat ons betreft is het allemaal belangrijk en moet het allemaal betaalbaar kunnen. Daarom houd ik opnieuw een pleidooi voor het belang van de auto in ons leven.
Ik kom te spreken over de prestaties van het kabinet. Er is helaas een dieptepunt bereikt in het investeren in nieuwe wegen. Dat is treurig. Ook wijs ik nogmaals op de traagheid van wetgeving. Het duurt veel te lang om tot besluiten te komen. Ik heb gelukkig ook goed nieuws, want de A4 Midden-Delfland is niet ondergelopen. Ik geloof dat het 50 jaar heeft geduurd voordat deze weg aangelegd is. Hij is er nu, sinds een halfjaar, en dat is fantastisch. In de hele regio Rijnmond zijn de files verminderd. De A13 staat nauwelijks meer vast. Er mag nog een baan bij, maar iedereen in de regio is ontzettend blij met de A4. Je ziet dus dat het investeren in nieuwe wegen wel degelijk loont. Het aantal files is verminderd, de mobiliteit is vergroot en dat is gewoon een groot succes.
Over de andere kant van de A4 heeft mijn collega van de VVD al iets gezegd. Dat project bij Leiderdorp is natuurlijk een drama. Toen er in Leiderdorp wegwerkzaamheden bezig waren om de flessenhals er eindelijk uit te halen, stroomde het goed door. Toen waren er tijdelijk drie rijbanen, zodat het beter ging. Nu is het project opgeleverd en neemt het aantal files toe, net als het aantal ongelukken. Dat moeten we niet onderschatten. Dat project is niet geslaagd. Daar moet snel iets gebeuren. Ik vraag de Minister dan ook wat zij hieraan gaat doen. Het kan toch niet zo zijn dat het tijdens de wegwerkzaamheden beter ging dan nu na

oplevering van de weg? De denkfout die is gemaakt, is dat twee rijbanen plus een aparte rijbaan gelijkwaardig zou zijn aan drie rijbanen naast elkaar. Dat is dus niet het geval. Dit speelt hier inmiddels al jaren en al jaren krijgen we klachten over het enorme aantal files. Er moet snel wat gebeuren. Dat moet sneller dan wat de VVD-fractie net opperde met dat rapport. Ik wil echt snelle actie. Dit is de slagader van de Randstad en die is ontzettend belangrijk.
Naast de greep uit de kas van het MIRT is er nog het programma Beter Benutten. Daarvan heeft de Rekenkamer net geconstateerd dat er een hoop fraude plaatsvindt en dat de resultaten niet aantoonbaar zijn. Daar ligt meer dan een miljard waarvan heel onduidelijk is of het geld goed wordt besteed. Ik denk dat we dit beter kunnen steken in infrastructuur. Dan het «rondje Nederland». Alle partijen komen tijdens het rondje Nederland met wensen. Die heb ik natuurlijk ook, maar er is ook een andere realiteit. Dat is dat lijstje met projecten die door dit kabinet vertraagd zijn of die nu helemaal van de baan zijn. Ik heb die lijst hier in mijn hand. Het is een gigantische lijst met projecten in heel Nederland, allemaal projecten die we ooit heel belangrijk vonden en die door het kabinet op de lange baan zijn geschoven, omdat het bezuinigd heeft. Dit is natuurlijk een heel triest rondje Nederland. Hier moet gauw wat aan gedaan worden. In plaats van het verlengen van het MIRT tot 2028 zou ik veel liever zien dat de bezuinigingen van het kabinet worden teruggedraaid en dat we weer snel aan de slag gaan met het rondje Nederland door de projecten weer vlot te trekken, want we willen allemaal dat het beter wordt op al die punten.

De **voorzitter**:
Ik weet niet of u nog van plan bent om te beginnen aan het rondje Nederland, mijnheer Madlener. Ik heb de indruk van niet. Ik zou dat ook niet willen, want u bent al door uw spreektijd heen.

De heer **Madlener** (PVV):
Nu al?

De **voorzitter**:
Ja, zo gaat dat.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb al gezegd dat er heel veel wordt gesproken over het spoor, wat natuurlijk prima is, en heel weinig over de wegen. Dat vind ik echt jammer. Dit is dus een oproep om toch wat meer aandacht hieraan te besteden. Wat ons rondje Nederland betreft: wij hebben in alle provincies heel goed werkende Provinciale Statenleden. Ik heb ze allemaal geraadpleegd. Wij hebben een enorme wensenlijst, maar ik heb net al aangetoond dat het geld op is en dat de regering heeft bezuinigd. Als de mensen er interesse in hebben, kunnen ze op onze website zien waar de PVV voor staat. Wij willen meer investeren in infrastructuur en wij willen mobiliteit betaalbaar houden. Wij willen stoppen met het uitkleden en het behandelen als melkkoe van de automobilist. Laten we vooral genieten van onze auto en laten we vooral stoppen met het automobilistje pesten dat een aantal partijen in deze Kamer steeds doet.

De heer **Smaling** (SP):
Automobilistje pesten, dat moeten we natuurlijk niet doen. Dat is vaak de laatste zin van de PVV bij wegdebatten. Ik ga in op een opmerking van de heer Madlener die wel belangrijk was. Hij zei dat er veel meer geld naar het spoor gaat dan naar de weg. Dat kan best zo zijn, maar dan neem je wel de hele ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer mee, alsmede ERTMS. Dat zijn nogal bedragen. Als je dit hebt gerealiseerd, heb je op datzelfde spoor echter zoveel meer capaciteit en ook

zoveel meer comfort voor de reiziger dat je toch niet helemaal kunt zeggen dat er veel meer geld naar het spoor gaat dan naar de weg. Het heeft met elkaar te maken en aan het einde van de rit moet je toch vaststellen dat dit nuttige spoorinvesteringen zijn. Of vindt de heer Madlener dat niet?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb net al met dat kaartje aangetoond welk belang het spoor heeft in ons leven in vergelijking tot de weg en de auto. Je ziet dan toch een enorm verschil. De Nederlanders leggen zeven keer zoveel kilometers af met de auto als per spoor. Dat wil niet zeggen dat wij tegen het spoor zijn. Het spoor is natuurlijk ook belangrijk in onze infrastructuur. Ik wijs er echter wel op dat de automobilist voor 20 miljard wordt belast terwijl het treinkaartje dat wij met zijn allen kopen, flink gesubsidieerd moet worden. We moeten dus niet net doen alsof het spoor de oplossing zou zijn in het tegengaan van de files. Dat is dus niet waar. Het is onmogelijk om met meer spoor de files tegen te gaan. Er is gewoon een investering nodig in wegen. Dat is het punt dat ik wil maken. Natuurlijk willen wij het spoor verbeteren, met name de veiligheid op het spoor. Wij hebben daar ook altijd inbreng over en dienen er zelfs moties over in. We moeten echter niet vergeten dat de auto gigantisch belangrijk is in het dagelijks leven van ons allemaal.

De heer **Smaling** (SP):
Dat laatste wil ik ook helemaal niet tegenspreken. Als je gericht investeert in het spoor, zoals nu gebeurt, en je maakt het aantrekkelijk voor mensen, vind ik het toch wat makkelijk om te zeggen dat al het geld naar het spoor gaat en niets naar de weg. Je kunt bijvoorbeeld fiscaal in het spoor investeren. Ik weet dat de heer Madlener tegen subsidies is, maar soms heb je die echt nodig om een maatschappij een zetje een bepaalde kant uit te geven. Dat geldt ook voor elektrisch rijden. Het is een gerichte investering die juist de combinatie van die twee vervoerstypen naar een hoger plan tilt, waarbij eigenlijk iedereen op termijn het meeste comfort wordt geboden. Daar zijn we het toch over eens, of zie ik dat nu helemaal verkeerd?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zie natuurlijk ook overvolle treinen, maar ik zie ook een heleboel geldverkwisting op het spoor. Gisteren hadden wij het debat over de Fyra. Dat was natuurlijk een groot drama waarbij 11 miljard aan belastinggeld deels in rook is opgegaan. Het spoor is dus niet zo'n makkelijke oplossing als sommige partijen hier beweren. Sterker nog, de elektrische auto is de toekomst. Dat hoor ik ook en ik zie het ook. De zelfrijdende auto zal nog een deel van het huidige openbaar vervoer gaan overnemen. Ik zie op termijn dus eerder nog meer naar de weg gaan en minder naar het spoor, als ik de toekomstige ontwikkelingen beschouw. Ik denk dat we daar ook oog voor moeten hebben, want we zijn hier bezig met de langetermijnindeling van Nederland en met het inrichten van ons leven op de lange termijn. Ik vraag hier dus aandacht voor.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Madlener zegt terecht dat er via de belastingen veel geld wordt geïnd bij mensen die de auto gebruiken, dus autobelastingen. Wat zou de heer Madlener voorstellen om die te verlagen? Tussen 2010 en 2012 zat zijn partij in het kabinet. Dat is een tijdje geleden, maar misschien gaat het wel weer gebeuren. Kan de heer Madlener schetsen wat zijn partij destijds heeft gedaan om de autobelastingen te verlagen? Ik ken de feiten: ze zijn toen verhoogd. Misschien kan de heer Madlener die feiten weerleggen.

De heer **Madlener** (PVV):

Laat ik het zo zeggen: in die tijd is het investeren in wegen in ieder geval niet verminderd. Ten eerste heeft dit kabinet een gigantische greep van 3,5 miljard uit het Infrastructuurfonds gedaan. Ten tweede hebben wij de belastingen niet verhoogd. Daarna, toen Rutte II is aangetreden, zijn de accijnzen verhoogd. Daarvoor is de partij van de heer Hoogland verantwoordelijk. We weten allemaal dat Nederland de hoogste autoprijzen van Europa heeft. Wij betalen met zijn allen 20 miljard. Jongeren kunnen het niet eens meer betalen. Dat is de realiteit. Als ik de verkiezingsprogramma's lees, zie ik dat de PVV de accijnzen fors verlaagt, mede ook gezien alle grensproblematiek. We jagen mensen op die manier natuurlijk ons land uit. Als ik zie wat de PvdA biedt aan de automobilist ... Nou ja, we zullen straks een nieuw verkiezingsprogramma zien maar als ik het zo hoor, dan ben ik bang dat het rekeningrijden straks weer uit de kast wordt getrokken. Dat vind ik toch een heel slechte zaak.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Feitenvrij is de heer Madlener het sterkst in zijn beantwoording. Dan gaat het vaak over massa-immigratie, over Brussel of Europa, gekoppeld aan mobiliteit. Dan is hij heel sterk. Hij is ook heel sterk als hij gewoon zomaar iets verzint. De belastingen zijn namelijk ook onder het PVV-bewind omhooggegaan. Sterker nog, dat mooie bedrag dat hij noemde – ik denk dat hij dat van Wikipedia heeft gehaald want zo ken ik hem – was het bedrag dat in 2012 aan autobelastingen werd geïnd. Dat was uw begroting, mijnheer Madlener, dat is uw bedrag. U hebt niets gedaan om dat te verlagen. Het is dus te makkelijk om hier te zeggen dat het deze coalitie is die automobilistje pest, want u deed dat zelf in 2012.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik bestrijd dit, voorzitter. Dit is gewoon niet waar. De accijnzen zijn direct verhoogd toen dit kabinet aantrad. Dat is makkelijk terug te zoeken, dus ik laat het hierbij. Ik vind dit een onjuiste voorstelling van zaken. Daarnaast wijs ik op de enorme bezuiniging die dit kabinet heeft gepleegd op het Infrastructuurfonds. Er is 3,5 miljard weggehaald bij de wegen. Dat is een feit dat staat.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik heb een vraag aan de heer Madlener over de accijnzen, los van de vraag wie ze nu verhoogd heeft of hoe het kabinet dat precies heeft gedaan. Stel dat je de automobilist ten dienste kan zijn met lagere accijnzen of een lagere motorrijtuigenbelasting, terwijl je de automobilist die op het ongunstigste moment wil rijden iets meer belasting daarvoor laat betalen. Zou de heer Madlener wat voelen voor een dergelijk heel simpel systeem? Ik heb het dan dus niet over rekeningrijden, maar over iets heel simpels: als je op een bepaalde tijd over een bepaalde weg rijdt, ben je aan de beurt. Kan de heer Madlener daarin meegaan om al die anderen, ook de mensen aan de grens, ten dienste te zijn om de accijnzen en de motorrijtuigenbelasting te verlagen, zoals hijzelf graag wil?

De heer **Madlener** (PVV):
Het is altijd leuk om op je zolderkamer dingen te bedenken, maar de werkelijkheid is natuurlijk veel moeilijker. Hoe ga je dit namelijk doen? En wat vinden we ervan? Natuurlijk hebben we een ochtendspits en een avondspits, maar het is ook heel handig dat we om dezelfde tijd beginnen en ook weer op een redelijke tijd thuis zijn om met de kinderen te kunnen eten. Dat willen mensen graag. Er is een ochtendspits en er is een avondspits. Je kunt wel zeggen dat we al die mensen de auto uit moeten jagen met enorme rekeningen, maar behalve dat dit onuitvoerbaar is, vind ik het ook onwenselijk. Iemand die 's morgens in de auto stapt om naar zijn werk te gaan, zou wat mij betreft een beloning verdienen in plaats van te worden gestraft met een rekening van de heer Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik heb niet gezegd dat ik die mensen uit de auto wil jagen; helemaal niet. Ik weet ook dat als je de mensen allemaal de trein in zou krijgen, de treinen overvol zouden zijn. Dat zal dus echt niet lukken. Het enige wat ik wil is dat mensen die de bewuste keuze maken om op een bepaald moment ergens te willen zijn, als dit leidt tot een massaliteit die een gezamenlijke problematiek veroorzaakt ... Ik begrijp niet dat de heer Madlener daar niet over wil meedenken. Wat is precies zijn weerstand tegen het idee dat mensen die op een kostentechnisch ongunstig moment ergens gebruik van maken, zelf een klein stukje van die kosten te laten meebetalen? Dat is toch niet zo gek? Dat doen we in het openbaar vervoer ook.

De heer **Madlener** (PVV):
Om te beginnen is het onuitvoerbaar, want hoe ga je al die mensen precies op dat moment meer laten betalen? Dat kan helemaal niet. Dan moet je inderdaad kastjes gaan inbouwen in auto's. Daarover hebben we jarenlang gediscussieerd. Gelukkig is dat plan terzijde geschoven, want het is gewoon onuitvoerbaar en enorm duur in de uitvoering. Daarnaast: welke keuze heeft iemand die in de spits naar zijn werk gaat? Je baas wil dat je om 9.00 uur of om 8.00 uur op je werk bent. Dan moet je gewoon op je werk zijn. We kunnen mensen dan wel gaan belasten met enorme rekeningen, maar dat gaat alleen maar af van het inkomen dat deze werknemers overhouden. Dat is natuurlijk helemaal geen oplossing. Als ik dan zie dat er van die 20 miljard maar 400 miljoen naar nieuwe wegen gaat, dan denk ik: laten we nu eerst eens investeren waar het loont. Dat doen we door ervoor te zorgen dat de Nederlandse werknemer gewoon in de spits op zijn werk kan komen.

De **voorzitter**:
Ik dank de woordvoerders voor hun bijdragen in eerste termijn. Wij schorsen enige tijd om de Minister en de Staatssecretaris in staat te stellen alle vragen te beantwoorden.

De vergadering wordt van 15.05 uur tot 15.25 uur geschorst.

Voorzitter: Houwers

De **voorzitter**:
Er is een voorzitterswisseling geweest. De voorzitter van het eerste deel van dit overleg laat zich excuseren omdat hij bij een ander debat aanwezig moet zijn. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris om zo beknopt mogelijk te zijn in hun beantwoording. Ik snap dat er hier en daar een stukje uitleg nodig is, maar laten we proberen om to the point te zijn. Met de Kamerleden spreek ik af dat er maximaal twee keer in tweeën wordt geïnterrumpeerd. Deze interrupties dienen kort en puntig te zijn, zodat we toekomen aan een tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Voordat ik de diverse regio's behandel, begin ik met een algemene inleiding. Daarin ga ik in op alle algemene vragen die zijn gesteld over de verlenging van de fondsen en de toekomstige aanpak van mobiliteitsvraagstukken, alsmede op algemene vragen over bijvoorbeeld het fietsbeleid. Dat is dus best een breed kader, maar het lijkt me goed om dat te doen voordat we de individuele weg- en sluisdelen langslopen. Zoals u weet, is het voor onze economie ongelofelijk belangrijk om te blijven investeren in infrastructuur en bereikbaarheid. Ik zeg altijd maar dat onze infrastructuur de ruggengraat is van onze economie. Zoals een aantal Kamerleden al zei, staan wij internationaal op de derde plek wat onze infrastructuur betreft. Je moet daarin blijven investeren. Dat kan

steeds op vernieuwende en innovatieve manieren. Daarnaar is ook gevraagd door de commissie. Ik kom daar zo op terug. Het is duidelijk dat er steeds wordt geïnvesteerd. Dat is ook nodig. Ook daarop kom ik zo terug. Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) laat bijvoorbeeld zien dat de congestie de komende periode sterk zal groeien. Mij is gevraagd hoe dit zit in relatie tot bijvoorbeeld het CPB-rapport.
Voordat ik begin met de beantwoording van de specifieke vragen, is het belangrijk te zeggen dat mobiliteitsaanpak voor mij zowel investeren in de harde infrastructuur inhoudt, of dat nu de weg, het spoor of de vaarwegen betreft, als investeren in Beter Benutten-programma's en in nieuwe technologieën als ITS (intelligente transportsystemen) en zelfrijdende auto's en treinen. De afgelopen dagen was ik bij de TEN-T(trans-Europese vervoersnetwerk)-dagen. Toen kwamen ook de zelfvarende of onbemande boten langs als nieuwe ontwikkeling. Wat dat betreft gaat er de komende periode veel gebeuren.
Komen er extra middelen beschikbaar? Het kabinet heeft gezegd het Infrastructuurfonds te zullen doortrekken, in ieder geval van 2028 tot en met 2030. We hebben ook gezegd dat we afspraken willen maken over de wijze waarop het verder wordt doorgetrokken in de jaren erna, en ook over de wijze waarop het ingevuld zal worden. Er moeten spelregels komen voor wat je mag uitgeven en wat niet, over de wijze waarop je het uitgeeft en over welk deel van het fonds voor harde infra bedoeld is en welk deel flexibeler in te zetten is. We hebben een ibo (interdepartementaal beleidsonderzoek) gedaan naar de wijze waarop zo'n toekomstig fonds er zou moeten uitzien. We zullen bij de begroting aangeven welke conclusies het kabinet zal trekken over percentages die je nu zou kunnen uitgeven en percentages die pas door latere kabinetten kunnen worden uitgeven, alsmede percentages die flexibel zijn versus percentages voor langetermijninvesteringen. Een infrafonds heb je niet omdat je zo ontzettend graag gelden van de toekomst wilt uitgeven, maar eigenlijk vooral omdat je vaak heel langetermijnprojecten hebt en dus al lang van tevoren budgettair moet bepalen wat je daarvoor uittrekt.
Waarom gaan we dat dan doen? In het najaar van 2013 hebben we al aangegeven dat we de beschikbare vrije ruimte voor wegdelen – ik noem de wegen maar even – ook echt willen inzetten voor gesignaleerde knelpunten bij lage groei. Daartoe doen we nu allerlei onderzoeken. We weten ook met elkaar dat de budgetten tot 2028 vergeven zijn. Dat hebben we hier al vaak genoeg besproken. Als we echt een antwoord willen geven op de MIRT-onderzoeken die binnen niet al te lange termijn klaar zijn, betekent dit dat we daarvoor budget beschikbaar moeten hebben. Dat is de reden waarom we dit doen.
Zoals ik al zei, kijk ik breed naar potentiële oplossingen. We verwachten dat veel MIRT-onderzoeken in het najaar de eerste inzichten zullen opleveren, maar nog niet allemaal. Het is belangrijk om dit te weten, want het betekent dat we op nationaal niveau nog een heleboel wensen hebben. Het was de Kamer natuurlijk al bekend dat die wensen er waren. Tegelijkertijd hebben de leden zonet ook op regionaal niveau een heleboel wensjes – zo noem ik ze maar even – geuit. Voor mij is het wel belangrijk dat ik die uiteindelijk tegen elkaar kan wegzetten. Daarom lijkt het me goed om deze discussie te beginnen met de woorden dat wij nu geen geld gaan toezeggen uit budgetten die straks gaan komen. Ik vind dat we het bij de begroting eerst over de spelregels moeten hebben en moeten spreken over de vraag wat er dan kan worden uitgegeven en wat toekomstige kabinetten moeten doen. Ook vind ik dat je dit eerst moet bezien in verhouding tot andere wensen die er nog liggen op nationaal niveau. Die moeten worden afgewogen tegen leuke regionale projecten die we nu snel zouden kunnen uitvoeren. Het staat de Kamer natuurlijk volledig vrij om een andere invulling te geven dan de invulling die het kabinet voorstelt, maar dit is de spelregel die ik hierbij inbreng. Het lijkt me dan ook goed om de dingen nu in beeld te brengen, zoals een aantal

leden ook voorstelde, zodat we straks definitief tot besluiten kunnen komen. Laten we er nu niet bij voorbaat al stukjes uithalen, want uiteindelijk is het een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen.
Is er een tekort van 8 miljard of is er geld over? Waarom houd ik mij zo bezig met de toekomst? Het Economisch Instituut voor de Bouw gaat uit van een hoog groeiscenario en zegt dat er tot 2030 een tekort is op alle opgaven. Wij hebben in onze MIRT-onderzoeken gekeken naar in ieder geval de opgaves bij een lage groei. Die hebben we straks dus in beeld. Het CPB heeft weer een heel ander rapport gemaakt, waarin wordt gekeken naar 2050, wanneer de meeste grote schakels al zullen zijn gerealiseerd. Het CPB vraagt zich af of we er dan op een andere manier invulling aan moeten geven, maar houdt nog geen rekening met nieuwe technologieën of met een energieneutraal netwerk. Het KiM kijkt eigenlijk maar tot 2020 en ziet de groei op de korte termijn. Dat is de reden dat de Kamer zich misschien afvraagt wie nu eigenlijk gelijk heeft. Het zijn gewoon rapporten met verschillende eindbeelden. Als zo'n rapport uitkomt, moet je altijd goed kijken welk doel ermee wordt beoogd en welke opgave precies is meegegeven aan zo'n organisatie. Mijn conclusie door alle rapporten heen is dat we sowieso moeten blijven investeren, want er komen meer opgaves op ons af, zowel in de harde infrastructuur en de software als met betrekking tot de nieuwe innovaties. Of je dan meer van het een of meer van het ander moet doen, is uiteindelijk een politieke invulling voor de toekomst. Er zullen na ons nog genoeg kabinetten komen die daar ook ideeën over hebben.
Wat gaan wij ervan uitgeven? Ik zou willen zeggen dat dat beperkt is. Er wordt hier 10 miljard genoemd, maar u moet niet vergeten dat een groot deel daarvan beheer en onderhoud betreft. Wat wij hebben, moeten wij goed behouden. Het is echt onverstandig om niet te investeren in beheer en onderhoud, want uiteindelijk moet je later dan veel en veel meer geld uitgeven dan wanneer je het allemaal binnen de juiste termijnen doet. Dat zou ontzettend zonde zijn. Een groot deel van dat bedrag gaat dus naar beheer en onderhoud. Verder zijn er risico's en projecten die in de tijd doorlopen. Die kosten moet je ook ervan aftrekken. Als je dan nog bekijkt welk percentage je wilt uitgeven en wat je overlaat aan opvolgende kabinetten, moet je jezelf niet heel rijk rekenen. In het najaar komen de Staatssecretaris en ik graag daarop terug wanneer we bij de begroting onze beleidsconclusie over het ibo presenteren.
Over de nieuwe vormen van mobiliteit heb ik net al wat gezegd. Ik zal het nog een keer kort zeggen, want van links tot rechts vragen de leden mij daarom.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb eerst nog een vraag over de verlenging van het MIRT. Het blijft vreemd dat het kabinet een enorme greep uit het MIRT heeft gedaan en enorm heeft bezuinigd. Als ik alleen al naar de weg kijk, heeft het kabinet zo'n 3,5 miljard weggehaald voor de korte termijn. Nu wil het kabinet het MIRT verlengen van 2028 tot 2030. Is het dan de bedoeling dat het naar voren wordt gehaald? Hoe moet ik dat nu zien? Waarom bezuinigt het kabinet eerst op de korte termijn en lijkt het erop dat het nu geld van een toekomstig kabinet naar voren haalt? Hoe zit dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Hierover heb ik al veel vaker discussie gevoerd met de heer Madlener. Ja, in het kader van de bezuinigingen is er ook bij het Ministerie van I en M bezuinigd. Het Rijk had te maken met ongeveer 11 miljard rente op de staatsschuld. Ons MIRT was ook zo'n 11 miljard. Als je dat jaarlijks niet aan rente zou hoeven betalen maar alleen zou kunnen investeren, zou dat heel fijn zijn. Dit kabinet had, net als het vorige, duidelijk als doel om de staatsschuld terug te brengen. Dat betekende dat we allemaal in onze

uitgaven moesten schrappen, zo ook hier. Een van de dingen die ik de heer Madlener steeds heb gezegd, is dat we het budget hebben weggehaald dat we eerst «meer» hadden uitgeven. Vervolgens zijn we weer teruggegaan naar de reguliere uitgaven. Later zijn we daar helaas zelfs nog onder gaan zitten. Dat had ik ook graag anders gewild, maar het was er gewoon niet. Het moest linksom of rechtsom. Het is bij de wegen weggehaald, bij de scholen, bij de natuur, noem maar op. Eigenlijk is er bijna overal wat afgegaan. De heer Madlener liet een lijst zien en riep daarbij: schande, u geeft niet om wegen of om andere infrastructurele investeringen want u schuift alles weg. Ik heb juist geen projecten definitief weggestreept, zoals regionale projecten die we ooit moesten doen van de Kamer maar die we niet van landelijk belang vonden. We hebben projecten naar achteren geschoven, ook in overleg met de regio's. We hebben ze gevraagd wat zij wilden: de projecten niet meer doen of er meer jaren voor nemen. Dat was in 2013. Dit is nog steeds dezelfde lijst als die toen gezamenlijk met de regio's tot stand is gekomen.
Kun je het budget van de toekomst nu inzetten? Nee, dat kan niet volledig. Je zult iedere keer moeten nadenken wat je wel en niet met kasschuiven kunt doen. Je kunt niet al het geld van achteren naar voren halen, alleen als er projecten in de tijd naar achteren schuiven vanwege een latere besluitvorming of vanwege extra onderzoek. Zo is de A27 al een paar keer naar achteren geschoven omdat er allerlei extra onderzoek is gedaan. Dat geldt ook voor een aantal andere projecten. Dat kan dus. De flexibiliteit van een fonds is aantrekkelijk, maar een fonds is niet eeuwig rekbaar. Je hebt dit vooral nodig omdat je alweer nieuwe opgaves wilt doen. Ook de Kamer zegt elke keer: wat fijn dat u nu die-en-die weg gaat doen. Ik heb net ook een paar complimenten in die richting gekregen. Vervolgens komt alweer de volgende lijst. Als ik één knelpunt oplos, komen er weer nieuwe fileknelpunten. Dat schuift altijd op, dus het is nooit klaar. Dat is de reden om, nu de MIRT-onderzoeken klaar zijn, alvast weer naar voren te kijken.

De heer **Madlener** (PVV):
Die lijst met zaken die naar achteren zijn geschoven, is indrukwekkend. Ik heb hem al laten zien; het is een gigantische lijst. Het gaat niet alleen om bereikbaarheid, maar ook om veiligheid. Die lijst is enorm. Er staan ook projecten op die vervallen zijn. De projecten schuiven dus niet alleen naar achteren, maar sommige vervallen ook. Als ik het goed begrijp, is het deels een soort kasschuif. Het kabinet bezuinigt nu en zegt: laten we in 2028 maar eens naar die projecten kijken. Ik vind dat eerlijk gezegd mooi weer spelen. Het kabinet heeft geen extra geld voor infrastructuur en probeert toch het beeld neer te zetten dat het het zo goed voor heeft met de automobilist. Ik vind dat een onjuist beeld, maar ik laat me graag corrigeren als het dat niet is.

De **voorzitter**:
Ik hoor geen vraag, alleen een stelling. Dat is prima. Ook mevrouw Van Tongeren heeft een vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoorde de Minister net zeggen: je hebt die-en-die knelpunten opgelost en dan krijg je op de weg vervolgens het volgende knelpunt. Dat sluit een beetje aan bij dat wat mevrouw Visser zei: de economie trekt aan, je krijgt meer files, je legt meer asfalt neer en er ontstaan meer files. Ik heb geprobeerd het volgende pleidooi te houden. Zouden we niet eens op een andere wijze naar het MIRT moeten kijken? De economie zit toch in de grote steden, zouden we niet veel meer vanuit de totale verkeersopgave daar moeten kijken? Ik heb geen kant-en-klaar plan voor hoe dat zou moeten, maar alleen rondjes Nederland blijven doen en elke keer weer het volgende setje knelpunten oplossen, werkt volgens mij ook niet. Hoe kijkt de Minister daartegen aan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar kom ik zo op terug. Mevrouw Van Tongeren is namelijk niet de enige die deze vraag stelde. Tegen de heer Madlener: dit is niet om een bepaald beeld van meer uitgaven neer te zetten, dit is hoe we altijd werken. Infrastructuurfondsen worden altijd over een reeks van jaren opengesteld. Het budget is nooit bedoeld voor nu, want alleen al het nemen van een besluit over een infratraject duurt minimaal zeven jaar; het gemiddelde ligt op ongeveer veertien jaar. Daarom stel je zo ontzettend lang van tevoren budget vrij voor de toekomst. Inderdaad heb ik vaak, meer dan bij andere begrotingen, ruimte om tussen de jaren te schuiven. Dat maken we allemaal inzichtelijk. Maar ik kan niet een heel budget, bedoeld voor 2028 tot 2030, in 2016/2017 gaan uitgeven. Als we hier praten over projecten, praten we altijd over projecten voor de toekomst.
Ik kom bij de vraag van mevrouw Van Tongeren en van mevrouw Visser. Van links tot rechts vraagt men mij of er niet breder moet worden gekeken naar mobiliteit. Mevrouw Visser stelde die vraag in het verband van zelfrijdende auto's. In Zuid-Nederland hebben we daarvoor het nieuwe bereikbaarheidsprogramma in het leven geroepen. Het effect van een zelfrijdende auto is heel interessant. Je zou daarmee meer capaciteit kunnen krijgen. Verder is de zelfrijdende auto interessant vanuit milieu en veiligheidsoptiek, maar dat staat los van de mobiliteit. Dat soort dingen komt er steeds meer. We kijken veel maar naar de mogelijkheden van ITS en naar de schakels tussen het onderliggende wegennet en de rijkswegen. Die zaken nemen we sowieso mee in onze MIRT-besluiten. Mevrouw Visser vroeg wat er gebeurt als in de regio andere besluiten worden genomen over het onderliggende wegennet. Ik denk dat dat een terechte vraag is, die ik niet in zijn algemeenheid kan beantwoorden. Dat zal namelijk steeds afhangen van wat er gedaan wordt. De vraag van mevrouw Visser ging over Utrecht. Het is zonde dat je aan de ene kant gaat investeren om Utrecht te ontlasten – 99% van de mensen krijgt minder geluidsoverlast door de ring om Utrecht – terwijl aan de andere kant maatregelen worden genomen die het moeilijker maken om van die weg af te komen. Ik heb daarover vragen gesteld aan de gemeente Utrecht. Tegelijkertijd moet ik me niet door één gemeente laten gijzelen, bijvoorbeeld door mijn hele budget terug te trekken. Daar hebben omwonenden niets aan. Er is dus geen eenduidig antwoord te geven op die vraag, maar ik vind het wel een probleem.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Van Tongeren wil interrumperen. Ik stel voor dat de Minister eerst haar beantwoording op dit punt afmaakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zal ik dan eerst antwoord geven op de vraag van mevrouw Van Tongeren? Misschien helpt dat en scheelt dat haar weer een interruptie. Mevrouw Van Tongeren vroeg of ik niet breder moet kijken naar mobiliteit en leefbaarheid in de stad. Ik denk dat die vraag terecht is. Wij kijken vanuit het Rijk naar de mobiliteit, waarbij we letten op de rijkswegen en de spoorwegen; het BDU-budget is bedoeld voor gemeenten en stedelijke regio's. Zo hopen we hoogwaardig openbaar vervoer te organiseren. In de toekomst is het wenselijk, de combinatie tussen hoofdspoor en ov te verbeteren. Dat valt nu onder verschillende partijen en budgetten. Dat hoef je misschien niet op te heffen, maar het is wel interessant om voor een next step te kijken of we daarvoor meer kunnen doen. Dat is interessant voor een volgend kabinet. Zeker als je te maken hebt met Intelligent Transportation Systems, kun je steeds meer faciliteren in verschillende vormen van aansluiting, zonder dat dat al te veel problemen geeft voor de reiziger. Mobility as a Service, heet dat. Ik denk dat dat voor iedereen interessant is, ongeacht de partijbelangen. Maar het is niet makkelijk. Ik zal daarbij overigens niet aan het BDU-budget komen. Beter

Benutten is een van de projecten waarin dat veel meer plaatsvindt, omdat je dan een nationale en een regionale afstemming hebt.
Ook de heer Smaling had gevraagd naar kansen voor smart mobility.

De **voorzitter**:
Voordat u de heer Smaling beantwoordt, zie ik bij mevrouw Van Tongeren enige onvrede.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wilde de Minister juist een compliment geven. Ik ben blij dat we, ondanks verschillende uitgangspunten, dezelfde kant opgaan. Je ziet allerlei apps die de handigste en snelste reismogelijkheden geven. Die hele ontwikkeling komt razendsnel op ons af. De Minister zegt dat een volgend kabinet daarvan binnen het MIRT meer werk kan maken. Is deze Minister in deze periode bezig om te zien wat de voorbereidingsrichtingen kunnen zijn om de stedelijke economie en de stedelijke leefbaarheid beter op elkaar te laten aansluiten? Ik heb het antwoord ook niet, dus een eerste verkenning in het komende jaar zou fantastisch zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij vragen eigenlijk al regelmatig aan de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), het PBL en andere partijen om daarnaar te kijken. Het gaat om de vraag hoe je omgaat met de stedelijke knooppunten, wat goede investeringsmogelijkheden zijn enzovoorts. Wij nemen dat zelf mee in onze MIRT-overleggen en -onderzoeken. Het is niet zo dat ik naar mijn opvolger verwijs: wij kijken er ook naar. Je moet er wel eerst beter onderzoek naar doen, voordat je bestuurlijk «over lagen heen» kunt gaan concluderen dat je dat ook wilt. Nogmaals, daar zijn we eigenlijk al mee aan de slag.
Ook de heer Smaling vroeg naar de kans van smart mobility. Ik ben daar geen voorstander van in plaats van aanleg; het is en-en. Waar je bezig bent met nieuwe projecten, moet je bekijken welke slimme ITS-maatregelen je eraan kunt koppelen. De heer Bruins verwees naar de ruit om Eindhoven, waar is gekozen voor een andere aanpak, uitgaande van een bereikbaarheidspakket. Hij vroeg of die aanpak elders ook niet kan. Dat doen we al, zij het niet altijd op exact dezelfde manier. Ik denk dat het goed is om er eentje echt goed door te exerceren, want alle effecten zijn nog niet bekend. Bij MIRT-onderzoeken kijken we naar samenhangen om te komen tot een adoptief gebiedspakket.
Mevrouw Visser vroeg, en ik proefde dat ook wel bij de PvdA, of we bij de begroting voor 2017 met een open blik kunnen kijken naar regionale wensen. Zij noemde daarbij de Hooipolder, de N57, de N59, de N35 en Kornwerderzand. Ja, ik ben bereid daarnaar te kijken. Maar ik vind het ook van belang dat we straks goed weten welke nationale wensen er zijn versus de regionale wensen van de Kamer, zodat deze haar afweging kan maken. Verder hebben we ze niet voor niets regionale projecten genoemd. In onze berekeningen kwamen we namelijk niet als nationale issues naar boven. Dat betekent niet dat het geen problemen zijn, maar de zwaarte ervan is, in relatie tot andere projecten, anders. Voor sommige projecten hebben we ervoor gekozen niets te doen, waarbij de regio's altijd zelf nog een inbreng kunnen hebben. Een andere mogelijkheid is dat wij de randvoorwaarden invullen en de regio's het zelf betalen. Wat je ziet, is dat wij dat soort zaken uiteindelijk toch weer op ons bordje krijgen. Een waarschuwing aan de Kamer: als er veel gelobbyd wordt, wordt het desbetreffende project er niet ineens nationaler op. Maar ik ben bereid om zoals gevraagd inzichtelijk te maken welke wensen er liggen waarvoor men zelffinanciering heeft, waar nog gaten zitten en wat dat inhoudt in relatie tot onze nationale projecten en wensen, zodat de Kamer daarover een afgewogen oordeel kan vormen. Ik zal de regio's vragen, bij de MIRT-overleggen inzichtelijk te maken wat ze gaan doen en wat ze niet

kunnen doen. Dan zal ik een en ander voorzien van een advies aan de Kamer doen toekomen.
Er zijn nog een paar kleine, algemene vragen gesteld over fietsbeleid, hoewel dat natuurlijk niet klein is. Hetzelfde geldt voor het energieneutraal zijn van onze wegen, bruggen en tunnels. Ik heb onlangs aangegeven dat we dat van plan zijn. Internationaal is die opgave voor 2050 gesteld. Het lijkt mij aantrekkelijk dat uiterlijk in 2030 te doen. Dat is mijn persoonlijke ambitie. Waarom? Omdat ik graag af wil van de discussie die we vaak zien bij mobiliteit, namelijk dat de ene vorm van verkeer wel goed is en de andere niet. Auto's en vrachtauto's vernieuwen steeds sneller, waarmee ze relatief steeds schoner worden. De scheepvaart, die als heel duurzaam bekend stond, loopt daarbij een achterstand op. Bij treinen ligt dat ook wat complexer. Het mooiste zou zijn als je verschillende vormen van vervoer zo energieneutraal mogelijk kunt laten zijn, maar ook de wegen, de kunstwerken en dergelijke. We praten dan echt over mobiliteit, en niet dat de ene vervoerssoort wel goed is en de ander niet. Daarom wil ik dat doen en wel op een efficiënte manier. Iedere keer als we wat moeten vervangen, kijken we hoe we dat moeten regelen, in plaats van daarvoor bij voorbaat extra budget uit te trekken. Dat kan, en dat gaat ons iets opleveren.
Diverse leden hebben mij gevraagd hoe ik omga met het fietsbeleid. Wordt het fietsbeleid meegenomen in de Nationale Markt- en Capaciteits-analyse? Ja, dat gebeurt met een apart fietsnetwerk en de laatste inzichten in het gebruik van de e-bike. Nu is al gebleken dat de snelheid van e-bikes slechts een deel van het gebruik ervan bepaalt. Verder denk ik aan de comfortaspecten van de e-bike; die neem ik daarom mee. Verder nemen we alle modaliteiten mee: de nieuwste WLO-scenario's van het CPB en het PBL, we gebruiken de nieuwste versie van ons landelijke model, waarin weg en spoor worden geïntegreerd. Verder wordt het MIRT-programma tot en met 2028 als uitgevoerd verondersteld. Dat zit daar dus ook allemaal in. De rapportage van de NMCA volgt april 2017.
Hoe zie ik mijn rol in het fietsbeleid? Ik vind de fiets een heel aantrekkelijk vervoermiddel, omdat het individueel is en van-deur-tot-deur heel goed werkt. Bij de Biënnale werd mij gezegd dat het weghalen van obstakels in stedelijk gebied bepaalt of mensen wel of niet de fiets nemen. Er zit heel veel op lokaal niveau. Ik ben bezig met IPO, VNG, Unie van Water-schappen en samenwerkende stadsregio's om een agenda voor de fiets te maken, ook wel bekend als de Tour de Force. We bedenken allerlei creatieve oplossingen voor verschillende uitdagingen en kansen voor de fiets. Ik verwacht dat we dit najaar de eerste gezamenlijke agenda kunnen maken. Ik zit niet stil, want het zit al in Beter Benutten en in allerlei fietsprogramma's. De initiatiefnota Fiets krijgt daarin een plek. In het MIRT zal daaraan een aparte paragraaf worden gewijd.
De heer Houwers vroeg of de markt bereid is om te investeren in fietsbeleid. Ik denk dat het goed is om na te gaan of die marktbereidheid er is. Dit is een interessante gedachte, want de financiële middelen zijn beperkt. Dan is het goed om niet alleen naar de gebruikelijke partijen te kijken.
De heer Van Helvert vroeg om een «MIRET»; hij wilde ook de E van Economie erin hebben. De heer Smaling zegt altijd terecht dat er zo weinig belangstelling is voor de R in MIRT, dus voor de ruimtelijke ordening. Bij infrastructuur speelt de E van Economie natuurlijk altijd een belangrijke rol. Er wordt immers bekeken wat het economische belang van de investering is. Je kijkt ook altijd tegelijkertijd naar de economische ontwikkeling van een gebied. Dat is waarom we zo intensief aan de slag zijn in Brabant, rondom de Brainport. Dat betekent dat we ook die E daar nadrukkelijk in meenemen, maar er is hier vaak alleen belangstelling voor de I, per gebied, terwijl de R en de E ook ontzettend interessant zijn.
Ik kom bij de laatste twee vragen in dit algemene deel. Ben ik bereid om te investeren in fietsroutes die niet in het amendement-Hoogland zijn

meegenomen? Die vraag is heel interessant. De heer Hoogland heeft een amendement gemaakt waarin ertoe wordt opgeroepen om in fietsroutes te investeren. Vervolgens vraagt de ChristenUnie of ik ook alles wat daar niet in staat, kan betalen. Dat kan natuurlijk niet, want we hebben altijd geld nodig. Als je wilt investeren, moet je altijd kunnen aanwijzen ten koste van wat je dat gaat doen. Met het amendement van de heer Hoogland ga ik samen met de regio's een enorme impuls geven aan de fietssnelroutes, die na 2017 worden gerealiseerd. In Beter Benutten is ook een impuls opgenomen. Ik denk dus dat wij daarmee al een heleboel bereikbaarheidsknelpunten gaan oppakken.
De laatste vraag is van mevrouw Belhaj, die naar de participatie vroeg. Ook de heer Van Helvert vroeg daarnaar. Mevrouw Belhaj vroeg of wij willen evalueren. Dat hebben wij al opgepakt. Het is jammer dat zij nu niet meer aanwezig is, maar wij evalueren de werking van de Code Maatschappelijke Participatie in MIRT-projecten. We zien inderdaad dat het soms goed gaat – dan is iedereen tevreden – en dat er soms ontevredenheid is. Dan gaat de discussie weleens over de vraag of men ontevreden is omdat men uiteindelijk niet gedaan heeft gekregen wat men wilde of omdat er echt niet serieus is geluisterd. Of is het proces wel goed gegaan, maar heeft men over de inhoud geen gelijk gekregen? Dat is best complex. Daarom evalueren we dit. De opzet van die evaluatie krijgt de Kamer in het najaar van 2016. De planning is om die evaluatie voor het MIRT in het najaar van 2017 naar de Kamer te sturen. Dat gaat dus over de diverse projecten die er al zijn geweest. Dat hebben we overigens ook al in het vorige MIRT-overleg aan D66 toegezegd. Ik herhaal dit dus; dit is geen nieuwe toezegging, want die is al gedaan.
Met betrekking tot de A13 – ik heb die hier niet staan, maar ik weet het uit mijn hoofd – is tussentijds al even een evaluatie gedaan, omdat er veel discussie was over de vraag of men gehoord wordt of niet. Volgens mij is die evaluatie in september klaar, maar dit is een beetje een vicieuze cirkel. Soms komt een deel van het participatieve traject uiteindelijk in de politieke discussie terecht en dat leidt er dan weer toe dat verschillende partijen minder gegevens gaan inleveren. De ene partij heeft dan weer het gevoel dat de ambtenaren niet willen, terwijl de ambtenaren het gevoel hebben dat zij vanwege de vastgestelde kaders niet kunnen. Soms neemt het vertrouwen dan over en weer af. Van dat soort dingen moeten we gewoon echt goed leren. Het is niet zo dat er niet geluisterd is, maar al lerende kun je er bij deze trajecten achter komen hoe we het nog beter, transparanter en opener kunnen doen. Dat loopt dus al, ook voor dit project. Dat zeg ik tegen de heer Van Helvert, die hiernaar vroeg. Deze evaluatie wordt uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Het eindrapport wordt in september verwacht.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat de heer Van Helvert wil interrumperen. Ik heb begrepen dat hij ook een vraag wilde stellen over Kornwerderzand, maar die komt wellicht nog aan de orde in het kader van de regio's.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank voor die attendering, mijnheer de voorzitter. Volgens mij hebben wij het ook in het vorige MIRT-overleg eventjes gehad over de evaluatie van de A13/16 en over het feit dat het daar niet lekker liep. Uiteraard klopt het dat er, zoals de Minister zegt, al geëvalueerd wordt, maar dat is eigenlijk een evaluatie van het proces. Dan krijg je inderdaad dat de ene partij zegt: kijk maar, we hebben wel een vinkje gezet; de participatie heeft dus plaatsgevonden. De burgers zeggen echter dat zij zich niet gehoord voelen. Daar moet van geleerd worden. Mevrouw Belhaj van D66 vroeg of we een aantal projecten zouden kunnen selecteren. Ik vroeg heel specifiek of we daarvoor de A13/A16 zouden kunnen nemen en ik heb ook de kritiek van Saldo010 genoemd.

De **voorzitter**:
En uw vraag wordt?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het gaat ook om de inhoudelijke beoordeling van die varianten. Het probleem is dat men het idee heeft dat die inhoudelijkheid niet fatsoenlijk beoordeeld wordt. Als je erin blijft steken dat de één vindt van wel en de ander van niet, kijkt uiteindelijk niemand naar de inhoudelijke beoordeling van de varianten die de mensen aandragen. Hoe kunnen we eens een keer – ik zou zeggen: met betrekking tot de A13/A16 – iemand laten kijken naar de inhoudelijke beoordeling van de varianten die de bewoners op tafel leggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Belhaj stelde voor om een aantal afgeronde projecten te evalueren. Dat gaan wij ook doen; dat heb ik al eerder toegezegd en dat zullen wij dus doen. Voor de A13/A16, die u als voorbeeld noemde, vindt al een tussentijdse evaluatie plaats, juist om ook over dit soort gevoelens te kunnen spreken. Inhoudelijk gebeurt het natuurlijk wel vaker dat er nog een extra onderzoek wordt gedaan. Dat is bijvoorbeeld gebeurd met de A27; daar ga ik straks op in naar aanleiding van de vraag van mevrouw Belhaj om te kijken naar «binnen de bak» en 80 km/u. Daar is door een onafhankelijke commissie naar gekeken, omdat uiteindelijk niet het vertrouwen bestond dat daar goed genoeg naar werd gekeken. Dat is ook bij de Blankenburgtunnel gebeurd. Dat gebeurt dus af en toe, maar via de regio wordt uiteindelijk een tracé gekozen. Daarover wordt uitgebreid inhoudelijk gediscussieerd. Rijkswaterstaat geeft aan wat Rijkswaterstaat wil; de regio geeft aan wat zij wil. Uiteindelijk stellen we met elkaar een startdocument, een ontwerptracé en een tracébesluit vast. Er zijn dus heel veel momenten waarop je daarnaar kijkt. Bij de A13/A16 zijn in de afgelopen jaren meerdere varianten nader onderzocht, ook inhoudelijk, bijvoorbeeld de Parkwayvariant ofwel het aanpassen van de A20 in plaats van de A13/A16 of een glazen overkapping. Er heeft dus heel veel plaatsgevonden. Op een gegeven moment vallen er een aantal varianten af. Daarover ontstaat dan vaak discussie, omdat die varianten afvallen: «zijn wij wel of niet gehoord?» Daarom wordt er vaak een procesevaluatie gedaan om te bekijken of het proces zorgvuldig is verlopen. Dan wordt er vaak geconstateerd dat het proces wel zorgvuldig is verlopen, maar dat er wel verbeteringen mogelijk zijn in de communicatie. Met betrekking tot de A13/A16 zijn dus ook diverse inhoudelijke varianten onderzocht.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ook dat is waar; natuurlijk zijn ze onderzocht, maar ik hoor deze kritiek vaak bij dit soort zaken. De Minister zegt dat er al wordt geëvalueerd om over dit soort gevoelens te spreken. Dat is prima, maar het gaat niet om gevoelens. Ik wil eigenlijk een test. Natuurlijk worden die varianten bekeken. Dan staat er een vinkje: de variant is bekeken en er is inspraak geweest; nu door met die kar! Maar is dat inhoudelijk ook goed beoordeeld en zijn de antwoorden die Rijkswaterstaat de bewoners daarop geeft, eigenlijk wel terecht? Het specifieke rapport over de A13/A16 heeft vertraging opgelopen en wordt pas gepubliceerd nadat de besluitvorming heeft plaatsgevonden. De volgorde is op dit moment dus verkeerd. Mijn vraag is daarom of we in dat specifieke geval naar de inhoud van die beoordeling – dus niet naar de gevoelens – kunnen kijken en of dat kan worden afgerond voordat het besluit wordt genomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat hebben we gedaan, ook hier. De afgelopen jaren hebben we hier in het MIRT-overleg vastgesteld wat het startdocument is en wat het ontwerptracé is. We hebben met elkaar dus besluiten genomen over de

varianten die wij uiteindelijk willen hebben. Ik heb zojuist aangegeven dat de andere varianten ook inhoudelijk onderzocht zijn en uiteindelijk nemen we daar een bestuurlijk besluit over. Je moet ook kunnen vertrouwen op de bijdragen van de diverse partijen. Daarbij gaat het niet alleen om Rijkswaterstaat, maar ook om de mensen van de gemeenten en van de stadsregio die daaraan werken. Diverse partijen hebben hun inbreng en er zijn gewoon modellen afgevallen. Die inhoudelijke toetsing heeft dus ook plaatsgevonden. Dan wordt uiteindelijk het bestuurlijk besluit genomen: eerst het ontwerptracé en dan het tracébesluit. Tussendoor bekijken we ook hoe het proces is gelopen. Ook dat evalueren we dus. Nadat het tracébesluit is genomen, zal de Raad van State ook nog eens toetsen of alles goed verlopen is. En dan nog een extra vorm van inhoudelijke beoordeling ... Ik snap het best, hoor, want u bent een volksvertegenwoordiger en u luistert dus ook naar de groepen die hierover hun beklag doen. Tegelijkertijd probeer ik u te zeggen – ik hoop u daarmee te overtuigen – dat er heel veel momenten zijn geweest waarop wij de inhoudelijke beoordeling hebben gedaan, varianten hebben onderzocht en de procesmatige beoordeling hebben gedaan. Nadat wij alle besluiten genomen hebben – dat doen wij niet alleen; dat doe ik niet alleen; dat gebeurt met heel veel andere partijen, want dat gaat door al die gemeenteraden en ook langs de provincie – kan het uiteindelijke tracébesluit dus ook nog getoetst worden door de Raad van State. We hebben bij de behandeling van het vorige MIRT met elkaar een participatietraject afgesproken, ook om ervoor te zorgen dat infraprojecten niet te veel vertraging oplopen. Als we dit iedere keer doen, zorgt dat immers ook voor vertraging. Ik hoop dus echt dat u het hierbij wilt laten.
Ik wil overgaan naar Noord-Nederland en daarna naar de overige gebieden. Het is niet zo dat het gebied met de laatste storing altijd als eerste aan de beurt is, maar we hebben de afgelopen dagen kunnen zien welke problemen daar allemaal waren. Het is dus niet voor niets dat de Kamer daar aandacht voor vraagt. Gisteren waren er helaas weer storingen bij de brug en het sluiscomplex in de Afsluitdijk. Automobilisten hebben daardoor in de file gestaan. Ik noem met name de storing bij het Lorentzcomplex aan de oostkant van de dijk, die bijna drie uur duurde. Dat is echt heel lang. Ik vind dat ook echt heel vervelend voor iedereen die daar last van heeft gehad.
Dat beide complexen gevoelig zijn voor storingen, is inmiddels algemeen bekend. Dat komt eigenlijk vooral door de hoge leeftijd van de complexen. Het ene complex is uit 1931 en het andere is uit 1932. Ze zijn bij het gereedkomen van de dijk gemaakt. Ik heb al eerder schriftelijke vragen van de Kamer daarover beantwoord. Onlangs heb ik ook weer nieuwe schriftelijke vragen gekregen van de leden De Vries en Visser. Aan het brug- en sluiscomplex zijn en worden meerdere renovatiewerkzaamheden verricht. Er werd mij gevraagd wat ik hieraan ga doen. We zijn dus eigenlijk al begonnen. Ik zal vertellen wat we hebben gedaan maar ook wat we nog moeten doen en wat we nog niet in de planning hebben zitten.
Het eerste wat wij hebben gedaan, is het in 2014 en 2015 renoveren van de stalen beweegbare bruggen. Dat ging om aandrijving en het herstellen van scheuren in het wegdek. Dit jaar worden de besturingssystemen van beide complexen vervangen. Er zijn nu heel veel softwarestoringen. Er zitten ook wel fysieke aspecten in, maar het gaat vooral om software. Voor een deel – het Lorentzcomplex – is dit afgerond en voor een deel – het Stevincomplex – wordt dit in dit najaar uitgevoerd. We zien dat bij het Lorentzcomplex het aantal aan het besturingssysteem verbonden storingen inmiddels vermindert. Ik ga ervan uit dat dat straks, dit najaar, ook bij het Stevincomplex het geval zal zijn, maar daarmee hebben we nog niet alles gedaan. In 2017 en 2018 worden de betoncomplexen gerenoveerd. Dat heeft waarschijnlijk niet veel invloed op de storingen, maar ook dat is belangrijk om te doen. We hebben ook geconstateerd dat

de eerder uitgevoerde reparaties aan stalen onderdelen uit het verleden nog niet voldoende zijn om de beschikbaarheid voor de komende jaren voldoende te kunnen waarborgen, omdat het verkeer intensiever is dan ooit bij het ontwerp werd bedacht. Ook de impact van eerdere reparaties heeft soms effecten. Hierdoor blijkt het wenselijk om de brug en ondersteuningsconstructies ook opnieuw te balanceren. Dat zijn zeer complexe werkzaamheden, die ook voorbereidingstijd en capaciteit vragen. Het is nog niet helemaal duidelijk wanneer deze werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd; in ieder geval niet binnen dit jaar, maar we zullen bekijken hoe we dit zo snel mogelijk kunnen realiseren.
De werkzaamheden die we hebben gedaan en gaan doen, zullen helpen om de storingen te verminderen, maar er is meer nodig; dat zeg ik er maar meteen bij. We hebben ook een aantal tijdelijke maatregelen genomen om storingen te voorkomen en zo snel mogelijk op te lossen, zoals het eerder koelen van de brug om uitzetten bij warmte te voorkomen. We hebben gisteren gezien wat er kan gebeuren als het warm is. Er worden extra reserveonderdelen op voorraad gehouden en er wordt een monteur op de Afsluitdijk aanwezig gehouden. Maar goed, we moeten hier dus nog verder mee aan de slag. Dan moeten we gewoon bekijken wanneer we dit het beste kunnen gaan doen.
Hoe moeten we dit breder zien, tot Kornwerderzand en de Afsluitdijk? Het gaat immers om verschillende elementen. Ik hoef niet diep in te gaan op het project van de Afsluitdijk, want dat kent u allemaal. We gaan daar voor meer dan 800 miljoen repareren en renoveren. Over de sluis bij Kornwerderzand hebben we altijd gezegd dat het geen nationaal maar een regionaal vraagstuk is, maar dat we wel bereid zijn om een breder gat in de Afsluitdijk te houden, zodat een bredere sluis gerealiseerd kan worden zodra de regio geld heeft. Ik heb begrepen dat de regio al heel ver is met het verzamelen van budget voor de sluis Kornwerderzand. Ik ga ervan uit dat de regio mij bij het volgende MIRT zal vertellen wat er al gerealiseerd is. Ik blijf bij het standpunt dat dit een regionaal project is, dus ik heb ook het liefst dat de regio dit zelf inbrengt. Ik kan mijn budget dan aan nationale projecten besteden. Tegelijkertijd hoor ik ook dat de Kamer breed vraagt om daar nog eventjes naar te kijken. Dat zal ik ook doen. Waaraan kun je denken bij meekoppelbudgetten? 20 miljoen uit het zogenaamde Atsmafonds staat op het Deltafonds en is bestemd als cofinanciering van voorstellen van de regio op het gebied van economie, energie en natuur. Dat is al deels toegezegd aan projecten op het gebied van wedges, stromingsenergie, blue energy en «zoet-zout». Er is nog budget over, dat zou kunnen worden ingezet voor de Kornwerdersluis. Misschien levert dat ook weer wat op. Ik geloof dat er nog iets van 6,2 miljoen over is van het budget, maar misschien is het meer. Ik weet niet hoeveel de regio nog mist, maar dat zal ik vanzelf horen. De heer Hoogland zei dat er nog 30 miljoen mist. Ik heb zelf nog geen formeel voorstel van de regio gezien, dus dan heeft hij al meer informatie dan ik. De sluis kost in totaal 140 miljoen. Ik ben dan ook wel heel benieuwd waar al die budgetten vandaan gaan komen.
Er is een vraag gesteld over zelf realiseren. Als je dat gaat doen, is het onderdeel van een nationaal complex. Ik denk dat het belangrijk is om het in één hand te houden. Ik kan altijd even kijken wat de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan zijn, maar ik denk dus dat het van belang is om het in één hand te houden. Er werd ook een relatie gelegd met het kunstproject. De suggestie werd gewekt dat er een heel budget naar één kunstenaar zou gaan. Dat is niet het geval. Ik heb een kunstenaar gevraagd om een ontwerp te maken om het icoon dat de Afsluitdijk al is, nog wat meer voor het voetlicht te brengen. Op basis daarvan heeft het Rijk budget gereserveerd. Ik had daar nooit wat over willen zeggen, ware het niet dat een lokale gedeputeerde twitterde over de budgetten die er waren. Als je nog moet aanbesteden, ga je eigenlijk niet vertellen wat je beschikbaar hebt. Nu het een open discussie is, zeg ik dat het Rijk zo'n 8

miljoen heeft gereserveerd voor een diversiteit aan projecten rondom de Afsluitdijk, die uiteindelijk aanbesteed gaan worden en dus door diverse partijen kunnen worden gewonnen. Het gaat dus niet naar één kunstenaar, maar dit is afhankelijk van wie de onderdelen wint. Dat gaat dan bijvoorbeeld om het met stenen laten zien waar de Afsluitdijk ooit gesloten is, om onderdelen van het belevingscentrum waar de regio om vraagt en om lichtprojecten op de Afsluitdijk. Dit is allemaal bedoeld om internationaal bezoek aan de Afsluitdijk, maar ook aan de regio aantrekkelijker te maken, alsmede om de Afsluitdijk een plek te geven in het internationaal watermanagement. Waar iedereen nu toch richting Zeeland gaat, zou ik ook graag willen dat ze naar de Afsluitdijk komen.
Mijn volgende onderwerp is Lauwersoog, voorzitter, dus ik hoop dat ik van de leden even van de Afsluitdijk af mag.

De **voorzitter**:
Dat mag wel, denk ik, maar er zijn toch een paar vragen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik dank de Minister voor de beantwoording, maar ik ben even op zoek naar de koppeling van zaken. De Minister weet dat de VVD-fractie vrij kritisch is over alle plusjes in de Afsluitdijk, om het maar even zo te noemen. De Vismigratierivier en de vispassagerivier hebben alles bij elkaar ook 60 miljoen gekost. Vervolgens hebben we wel te maken met bruggen die niet werken en een discussie over een sluis die heel veel economische meerwaarde kan hebben. Ik heb de film gezien. Volgens de film worden de vissen blij. Sorry, een land waarin we ons focussen op vissen die blij worden maar niet op mensen die vaststaan voor een brug? Dat blijft een heel vreemde zaak. Ik heb de 20 miljoen in het kader van het Atsmafonds genoemd, maar ook binnen het Deltafonds is een breed meekoppelkansfonds gecreëerd. Tot op heden is dat alleen ingezet voor projecten op het gebied van natuur en ruimtelijke ordening. Kan de economische meerwaarde worden meegenomen in de meekoppelkansen? We zijn toch bezig op de Afsluitdijk. Dit kan de economie versterken. Wat kan daarin, is mijn vraag aan de Minister.
Mijn tweede vraag luidt als volgt. Het gaat nu over de Afsluitdijk, dus ik neem die vraag meteen mee. De vragen zijn nog niet beantwoord. Ik hoorde de Minister een aantal maatregelen noemen. Zij zei dat het nog niet genoeg is. Wil zij aangeven wat er nog nodig is om de storingen op de Afsluitdijk te voorkomen? Volgens mij is het algemene gevoel in de Kamer dat wij dit gewoon niet willen. Wat is er dus voor nodig om dit op korte termijn te kunnen oplossen en wat is er op de langere termijn nodig? Wat betekent dat? Hoe kan het dat de bruggen nog niet zijn vervangen als wij dit al sinds 1931 weten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Om te beginnen met de laatste vraag van mevrouw Visser: die zitten allemaal al in een vervangingsregeling. Ik gaf net al aan welke renovaties we aan het doen zijn. We hebben een cyclus waarin we vervangen en aanpassen. Soms is dat makkelijk, soms is het ingewikkelder omdat je met een ontwerp te maken hebt dat uit een tijd komt waarin er gewoon nog niet zo veel gereden werd en er nog niet zulke zware vrachtauto’s waren et cetera. Het aanpakken van de Afsluitdijk is natuurlijk een goede gelegenheid om een aantal dingen mee te koppelen. Ik ben zeker bereid om aan te geven wat we al doen op de Afsluitdijk. Ik heb net genoemd wat we nog willen doen. Zoals ik al zei, zijn voor mij de nationale projecten die als probleem uit de NMCA’s komen het belangrijkste. Als er directe storingen zijn en de robuustheid van het netwerk in gevaar komt – bij de Afsluitdijk is dat het geval omdat er geen alternatieven zijn – moet je heel goed kijken wat je daaraan wel en niet moet doen. Dat is anders bij Kornwerderzand. Daar is een verschil van mening over de vraag of het

nationaal of regionaal is. Ook daar hoor ik de Kamer heel goed. Zij vraagt mij om toch te kijken naar de meekoppelkansen en wat ik daarmee kan doen. Ik heb al gezegd dat ik dat in beeld zal brengen.
Mevrouw Visser sprak over het economisch inzetten van meekoppelkansen uit het Deltafonds, de 200 miljoen. Die zijn niet altijd alleen voor natuur en ruimtelijke ordening. Bij Ruimte voor de Rivier zijn ze ook ingezet voor economische projecten als havenrealisatie, het verplaatsen van een steenfabriek, het maken van horecavoorzieningen en dat soort zaken, dus voor economische kansen. Dat kan dus. Wel is de 200 miljoen binnen het Deltafonds voor de helft benoemd voor de ene riviertak en voor de andere helft voor een andere riviertak. Dat heb ik in het AO Water al tegen de Kamer gezegd. In het Deltafonds zit ook de 20 miljoen van het Atsmafonds. Dat bedrag kan wel goed meekoppelen. De 200 miljoen is primair bedoeld voor waterveiligheid. Dat moet dan wel op een andere manier worden meegekoppeld. Ik zal in kaart brengen wat ik allemaal nodig heb om de verschillende storingen op te lossen.
Heb ik alle vragen nu beantwoord, voorzitter?

De **voorzitter**:
Ik geloof het wel. Ik wil mevrouw Visser, maar ook de andere leden, vragen om kort te zijn in de interrupties. Ik proef dat u in toenemende mate bezig bent om er een tweede termijn van te maken. Als u dat doet, krijgt u gewoon geen tweede termijn. Houd het dus alstublieft kort.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ben nog even op zoek naar een antwoord over de vervanging van die bruggen. De Minister had het over een vervangingstermijn en -cyclus. De vraag is dan wel wanneer ze worden vervangen. In hoeverre wordt hiermee al rekening gehouden bij de aanpak van de Afsluitdijk? Ik zeg dit in relatie tot de meekoppelkansen, want we hebben deze discussie eerder gevoerd in het kader van water. De VVD-fractie heeft toen meermaals gevraagd om vooraf criteria te stellen, omdat het een beperkt budget is en er vast heel veel projecten zijn. Als het nu allemaal aan twee projecten wordt gegeven, is het wel heel snel opgesoupeerd. Dit terwijl er ook nog andere regionale projecten zijn waar die economische meerwaarde in combinatie met dijkversterking – want daar hebben we het over – op een goede manier kan worden gerealiseerd.

De **voorzitter**:
En de concrete vraag wordt ...?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Wat de criteria kunnen zijn voor het Deltafonds en de meekoppelkansen. Het moet niet alleen aan twee projecten worden gegeven, want dan heb je direct alles opgesoupeerd. De andere vraag is wanneer de bruggen worden vervangen conform de vervangingsopgave.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ze worden niet vervangen, maar gerenoveerd. Ik heb net al aangegeven in welke delen dat allemaal gebeurt, maar ook dat er is geconstateerd dat dit nog niet voldoende is. We zullen dus moeten bekijken wat we nog meer moeten doen. Dat kan in de toekomst vervanging zijn, maar het kan ook renovatie zijn. We moeten dat op de meest efficiënte wijze aanpakken. Ik zei al dat ik de andere zaken voor de Kamer in beeld zal brengen, dus wat we nog kunnen doen rondom die dijk. Ik kan het niet laten om te zeggen dat de Vismigratierivier ook voor de vissers is bedoeld, dus ook economisch is en niet alleen is bedoeld om vissen blij te maken. Uiteindelijk gaat het om de toename van de visstand. Voor het Deltafonds geldt dat het budget echt bedoeld was voor de rivierverruimingen. Naar aanleiding van Ruimte voor de Rivier wilden we weer meekoppelen, maar we hadden

bij lange na niet zo veel budget als de vorige keer. Toen was er echt een heel fors budget om dat in te richten. Het was maar 200 miljoen. We hebben toen gezegd dat we dat aan de twee riviertakken zouden besteden om de rivierverruiming – als we die doen – zodanig te kunnen realiseren dat er ook dingen rondom de rivieren kunnen worden meegenomen. Wat mij betreft is dit dus natuur en economie. Het was wel bedoeld voor deze twee gebieden. Omdat we nu niet over het Deltafonds praten, heb ik nu niet alle informatie paraat. Ik zal echter voor de Kamer achterhalen wat de criteria zijn en waar het over gaat. Ik weet niet of de Kamer dat al eerder wil hebben of dat zij er genoegen mee neemt dat dit aan de orde komt wanneer wij weer over het Deltafonds praten.

De **voorzitter**:
De heer Van Helvert had nog een aanvullende vraag, die hij kort weet te formuleren.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoorde de Minister in het begin – daarom sloeg ik toen al eventjes aan – zeggen dat ze inzichtelijk wil maken dat dit een regionaal project is. Daarover wil ik juist discussiëren, dus ik ben blij dat zij dit inzichtelijk wil maken. Ik vraag haar wel of zij daarbij wil meenemen dat de regio ook aanbiedt om het zelf aan te leggen. De regio zegt de kosten naar beneden te kunnen brengen. Mijn vraag is dus of de Minister uitgaat van het voorstel van Rijkswaterstaat, dat een stuk duurder is, of van het gegeven dat de regio het zelf kan aanleggen. De verhouding tussen de kosten en baten ligt in dat geval heel anders. Daarnaast twijfel ik eraan of dit überhaupt een regionaal project is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar hebben we nu dus ook discussie over met elkaar. Een deel van de Kamer zegt eigenlijk dit zo belangrijk te vinden dat het nationaal moet worden gemaakt. Uit NMCA's en andere onderzoeken die ik de Kamer kan tonen, blijkt dat het geen landelijk knelpunt is en dat het geen probleem is. Ik onderken meteen dat het een aantrekkelijk project is voor de regio. Daarom heb ik er altijd aan meegewerkt om het mogelijk te maken. Ik heb daarbij wel altijd gezegd dat de regio het zelf moet betalen. Vervolgens krijg ik het nu voor een deel op mijn bordje, althans zo voelt het een beetje. Ik maak dat vervolgens weer duidelijk aan de Kamer, want zij helpt er ook aan mee om het weer op mijn bordje te leggen. Ik maak dus duidelijk dat de Kamer op sommige punten regionale projecten boven nationale projecten stelt. Dat maakt niet uit. Dat kan. Het is uw goed recht als Kamer. Ik heb ook gezegd dat ik eraan meewerk om het inzichtelijk te maken. Hetzelfde geldt voor de vragen over de andere regionale projecten. Zo kan de Kamer straks, als alle regionale en nationale wensen er liggen, een verstandig besluit nemen. Ik denk dat dat van belang is.
Zal ik de verschillende varianten in beeld brengen? Als je iets aan de Afsluitdijk doet, denk ik dat het verstandiger is om RWS daarin de belangrijkste rol te geven, omdat het een nationale dijk is. Ik heb echter gezegd dat ik zal bekijken of het toch een optie is of aantrekkelijker is om het op een andere manier te doen. In het verleden hebben we weleens vaker bekeken of een provincie zelf iets kan doen en of dat een aantrekkelijker variant is. Dat hangt een beetje af van de relatie met andere objecten. Er is altijd een relatie, dus daar kan ik naar kijken. Ik zeg echter niet bij voorbaat dat ze het doen; ik kijk er gewoon naar.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De Minister zegt dat zij zich kan voorstellen dat dit een interessant project is voor de regio, maar welke regio bedoelt ze dan? Bedoelt ze de regio Friesland, de regio West-Friesland, de regio Amsterdam-Volendam, de regio Flevoland, Zwolle, Kampen? Het is een project voor veel regio's.

Hoeveel regio's moeten er in Nederland bij betrokken zijn voordat iets een nationaal project wordt? Het gaat hier echt om heel veel regio's.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Van Helvert kan van alles noemen. Alles heeft een uitstraling en je kunt er van alles bijhalen. Wij hebben afspraken met elkaar. De Kamer heeft zelf ingestemd met het MIRT-spelregelkader. Daaruit blijkt precies wanneer iets een nationaal vraagstuk is en wanneer niet. We hebben een wet, waarin staat wanneer we mogen investeren, en een infrafonds. Af en toe wijken we daarvan af. Dat doe ik weleens omdat ik een extra inpassing realiseer om een project gedaan te krijgen. De Kamer doet het weleens door te zeggen: Minister, we willen het niet maar het moet toch. Elke keer moet ik een robbertje vechten met de Minister van Financiën die zegt dat ik me niet aan de regels houd en dat het niet doelmatig is. Ik zeg dan dat dat de politiek is, dat dit ook weleens voorkomt en dat de Kamer het wil. Het is echter niet zo dat iets direct een nationaal project wordt omdat er meer uitstraling is.
Nu wil ik heel graag naar het volgende onderwerp overgaan, namelijk Lauwersoog.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb een punt van orde, voorzitter. Deze interruptie is ook namens de SGP gemaakt.

De **voorzitter**:
Ja, maar we noteren uw naam erbij, en daarmee bent u door uw interrupties heen. De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Bij de Lauwerszee is het eigenlijk een beetje hetzelfde. Op dit moment heb ik binnen mijn begroting geen ruimte om met die haven van Lauwersoog aan de slag te gaan. Ik begrijp ook wel dat de regio daar een impuls wil. De provincie heeft om die reden ook geïnvesteerd in het gebied. Werkgelegenheid is natuurlijk heel belangrijk. Ik ben echter verantwoordelijk voor infrastructuur en milieu, en soms ook voor de natuur en de Waddenzee als dynamisch gebied. Als je daar echter gaat baggeren, kan het ook binnen een jaar weer verzand zijn. Ik snap natuurlijk wel wat de vraag is, maar tegelijkertijd is het best complex. Betekent dat dan dat ik hier helemaal niet over wil praten? Nee, dat betekent het niet. De regio heeft onderzoek gedaan. Bij de kosten-batenanalyse heeft Rijkswaterstaat een inbreng gehad. Ik wil met de regio ook zeker overleg voeren over, wat mij betreft, de financiering door de regio zelf, of medefinanciering als er nog andere partners te vinden zijn. Het baggeren van het Westgat heeft bij mij geen hoge prioriteit omdat het niet een belangrijke vaarroute is. Het waddengebied is wel een bijzonder natuurgebied. Als we met elkaar echter een oplossing kunnen vinden waarbij we én de haven bereikbaar houden, én in de gaten kunnen houden wat ieders rol is, dan vind ik dat prima. Daarover wil ik best het gesprek aangaan.
Ik kom op de zuidelijke ringweg. Ik heb het tracébesluit voor de zuidelijke ringweg in september 2014 vastgesteld. Het is nog niet onherroepelijk vanwege beroepen bij de Raad van State. Ik ga in deze situatie niet kijken naar een alternatief, omdat het eigenlijk al zover is. In 2015 heeft de Raad van State naar aanleiding van het beroep een tussenuitspraak gedaan. De raad heeft toen gezegd dat het tracébesluit op een aantal punten te repareren valt. De zaak ligt nu voor bij de Raad van State. Het lijkt me niet verstandig om daarop vooruit te lopen door nu opeens met een andere vorm en een ander project te beginnen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren wil haar tweede interruptiemogelijkheid gebruiken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In een eerder AO, ik meen twee jaar geleden, heeft de Minister over de zuidelijke ringweg bij Groningen gezegd dat de NAM alle meerkosten zou betalen die voortvloeien uit het aardbevingsbestendig bouwen van die zuidelijke ringweg. Nu is er inmiddels een bericht opgedoken waaruit blijkt dat de NAM een aparte omgang heeft met de btw. Minister Kamp en Staatssecretaris Wiebes hebben daarover inmiddels gezegd dat die constructie niet kan. Ik wil hierover twee vragen stellen. In de eerste plaats: klopt het dat de NAM de meerkosten gaat betalen, en dus de belastingbetaler daar niet voor opdraait? En in de tweede plaats: kan de Minister bekijken of dezelfde truc, die afgekeurd is door haar collega's, door de NAM niet wordt toegepast bij de aanleg van die zuidelijke ringweg?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In het verleden is inderdaad afgesproken dat de NAM een bijdrage levert voor de extra kosten die voortvloeien uit het aardbevingsbestendig maken van die ringweg. Ik weet niet of inmiddels al die kosten in beeld zijn en er al een fiat is voor het besluit dat de NAM dan ook voor al die kosten aan de lat zal staan. Daar moet je het dan natuurlijk wel met elkaar over eens zijn. Ik zit niet zo goed in de details van het project dat ik weet hoe ver het daarmee staat. Ik weet ook niet of de NAM die btw-constructie alleen bij woningen heeft toegepast, of dat die hier ook een plekje heeft. Ook ik heb over die constructie gelezen in de krant. Ik kan dat uitzoeken. Mijn hoofdboodschap was echter gewoon dat ik niet nu nog tot een heel ander tracé ga besluiten. Dit is gewoon al in een zeer vergevorderd stadium.

De **voorzitter**:
U zegt dat u dat gaat uitzoeken. Dat betekent dat u de Kamer daarover in een brief gaat informeren? Mag ik dat als toezegging noteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als het snel komt, kan ik het straks misschien al in de tweede termijn zeggen, voorzitter. Als het niet zo snel komt, doen we het in een brief.

De **voorzitter**:
Het zou inderdaad nog veel mooier zijn als u het straks al kunt zeggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wil graag precies weten of de NAM alle meerkosten betaalt. Volgens het Burgerlijk Wetboek moet de veroorzaker van de schade gewoon alle kosten dragen. Een «bijdrage» van de NAM is dus heel mooi, maar het kan niet zo zijn dat de belastingbetaler via het MIRT of op een andere wijze moet gaan bijdragen aan de schade die door een bedrijf wordt veroorzaakt. De Minister heeft dit toegezegd in een MIRT-overleg dat we eerder hebben gehad. Ik wil graag controleren of dit conform de toezegging gebeurt. Ik hoop dus dat de Minister op beide punten kan reageren. Als dat gebeurt, ben ik helemaal tevreden. Dat kan straks, in tweede termijn, maar wat mij betreft ook later.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kan in ieder geval zeggen wat onze inzet is. Onze inzet is dat de NAM alle kosten betaalt. Ik zei net al dat als je zo'n project doet en je het al aan het uitwerken bent, je ook nog in de fase van de definitieve onderhandeling komt. Mijn inzet is echter dezelfde als eerder. Over die btw-constructie weet ik nu het fijne niet. Dat zullen we snel even

navragen. Ik hoop dat ik de vragen daarover straks direct kan beantwoorden.
Ik kom tot slot op Holwerd aan Zee. Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) hebben we afgesproken dat we een MIRT-onderzoek gaan uitvoeren. Dat wordt opgenomen in het MIRT Overzicht 2017, een bijlage bij de begroting voor 2017 die op Prinsjesdag wordt gepresenteerd. In die zin is het dus al een MIRT-onderzoek. Er is gevraagd of het zal leiden tot een MIRT-verkenning. Dat moet blijken uit zo'n MIRT-onderzoek. De resultaten daarvan worden dit najaar verwacht.
Over Noord-Nederland zijn heel veel vragen gesteld, dus misschien dat we met de andere delen wat sneller kunnen gaan, maar misschien ook niet. Ik ga door naar Oost-Nederland. Mevrouw Visser, de heer Bruins, de heer Van Helvert, de heer Houwers en de heer Smaling hebben gevraagd naar de A1/A30 bij Barneveld. Wie heeft daar eigenlijk niet naar gevraagd? In het kader van het programma Beter Benutten zijn maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren. Met name de verdubbeling van het aantal rijstroken onderaan de zuidelijke afrit naar de A30 en de inrichting van een weefvak zijn daarbij van belang. Er zijn ook nog maatregelen op korte termijn voorzien, namelijk herinrichting van de spitsstrook van de A1 en verdubbeling van de gehele zuidelijke afrit naar de A30. Nog meer maatregelen kan ik niet binnen bestaande programma's inpassen. Daarover heb ik de Kamer al diverse keren een brief gestuurd.
Er is gesproken over de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Er is gevraagd of ik bereid ben om bij te dragen aan het kruispunt Bos bij Raalte. Dat is ook een onderwerp dat steeds terugkeert in deze commissie. Ik ben heel bekend met de wens van de regio op dit vlak. Ik heb ook al heel veel gedaan op het traject Wijthmen-Nijverdal om de veiligheid en de doorstroming te vergoten, conform de bestuursovereenkomst van oktober 2014. Wij stellen 5 miljoen beschikbaar en de provincie Overijssel stelt 10 miljoen beschikbaar. Ik had 3,1 miljoen beschikbaar voor het kruispunt Bos. Ik zie gewoon geen aanleiding om dat bedrag verder te verhogen. Ik heb het CDA in januari 2015 eigenlijk al hetzelfde antwoord gegeven.
De heer Hoogland vroeg of er iets te doen is aan het verkeersveiligheidsvraagstuk op de A15. De kans om betrokken te raken bij een ernstig ongeval wordt eigenlijk altijd uitgedrukt in risicocijfers. De kans om op dat Gelderse deel van de A15 betrokken te raken bij een ernstig slachtofferongeval is op basis van dit risicocijfer lager dan gemiddeld op andere snelwegen. Dat blijkt uit de rapportage Veilig over Rijkswegen. Verder heeft die weg in de EuroRAP-systematiek (European Road Assessment Programme) een waardering van drie sterren. Dat geeft aan hoe de wegomgeving bescherming biedt aan de automobilist, gecombineerd met de kans om betrokken te raken bij een ongeval en gezien vanuit het type weg. De cijfers duiden er eigenlijk op dat over het geheel genomen de A15 relatief veilig is. Hoewel er dus objectief gezien geen knelpunt bestaat, heb ik toch besloten om een aantal maatregelen op de A15 te nemen om de veiligheid daar verder te verbeteren, onder andere naar aanleiding van de inbreng vanuit de regio. Die maatregelen zal ik tegelijk met het groot onderhoud uitvoeren in de periode van 2017 tot 2019. De bewegwijzering wordt hoog aangebracht. Verder zullen toeritten worden verlengd. Er komt een filedetectiesysteem; daar is om gevraagd. Ik zeg verder, net als de regio, dat het bij veiligheid niet alleen gaat om infrastructuur, maar ook om veilig en verantwoord rijgedrag. Dat betekent dat er ook moet worden ingezet op handhaving, invoering van een puntenrijbewijs, begeleid rijden onder 17 jaar, de bob-campagnes en noem het maar op. Het is natuurlijk ook breder dan dat. Nou ja, ik ga dus een aantal dingen doen die volgens mij ook enige verlichting gaan geven.
De heer Smaling, de heer Houwers, de heer Van Helvert, de heer Bruins en misschien nog wel meer woordvoerders hebben vragen gesteld over de verdubbeling van de N50. In 2011 heeft mijn ambtsvoorganger

afspraken gemaakt met de provincie Overijssel om de N50 te verbreden naar twee maal twee rijbanen. In 2013 is bij een bezuinigingsronde nogmaals gekeken naar de noodzaak van opwaardering. De verdubbeling is toen afgevallen. Met de kennis van nu wordt de oplossing eerder gezocht in benuttingsmaatregelen en sturing op gedrag om de verkeers-veiligheid te vergroten. Omdat er geen urgentie is en omdat de huidige tijd om een ander soort maatregelen vraagt, zal ik nu niet besluiten om de N50 te verbreden. In 2011 werd dit geraamd op 10 miljoen tot 15 miljoen. Het zou nu volgens mij nog wel iets hoger liggen. Omdat er echter landelijk gezien geen doorstromings- of veiligheidsknelpunten zijn, heeft dit voor mij geen prioriteit. Dat zeg ik maar heel duidelijk.
De A28 Zwolle-Amersfoort is ook door de heer Van Helvert ingebracht. Hij vroeg wat ik vind van de wens van de regio om te komen tot spitsstroken. Ik zei al eerder dat we met elkaar een systematiek afgesproken hebben om investeringen in het wegennet te prioriteren. De A28 was eerder geen knelpunt en geen prioriteit. De aanpak van het knooppunt Hoevelaken is wel een resultaat geweest van het bekijken van die A28. Die aanpak zal de doorstroming verbeteren, zowel door de nieuwe vormgeving als door de uitbreiding van de capaciteit tussen Amersfoort en Nijkerk. Begin 2017 komt er weer een nieuwe NMCA. Op grond daarvan en van andere informatie, bijvoorbeeld over het door de regio genoemde vrachtverkeer, zal dan bezien worden of zo'n nadere studie naar uitbreiding van wegen of andere maatregelen aan de orde is. Ik wil hier echter niet op vooruit-lopen, maar ik heb ook nog geen nee gezegd. Het gaat dus twee kanten op.
Ik ga snel door naar Zuid-Nederland, voorzitter. Ik ga straks nog naar een ander AO en ik wil toch op alle vragen een antwoord hebben gegeven.

De **voorzitter**:
Uitstekend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ongeveer iedereen heeft vragen gesteld over de A27 tussen Houten en het knooppunt Hooipolder. Ben ik bereid om het voorstel van de regio inzake het knooppunt Hooipolder te verwerken in het ontwerptracé-besluit? De doorstroming op de A59 is ondanks de verkeerslichten geen knelpunt op het hoofdwegennet. Ik heb desondanks in het onlangs vastgestelde ontwerptracébesluit maatregelen opgenomen voor een gedeeltelijke aanpak van dit knooppunt. Dat had ook de instemming van de regio en van de Kamer. Voor de aanpak van de kunstwerken op dit traject van de A27 heb ik, zoals ik de Kamer al heb gemeld, ondanks al het taakstellend budget van dit project met 48 miljoen verhoogd. Omdat ik op de begroting tot 2028 nagenoeg geen geld meer beschikbaar heb, moet ik er natuurlijk gewoon zorgvuldig mee omgaan. Nog meer budget besteden aan dit knooppunt, waar ook landelijk gezien geen knelpunt optreedt, vind ik niet verantwoord. Als de provincie bereid is om het totale bedrag te betalen, dan kan ik deze maatregel wel in het tracébesluit opnemen. Je hoeft het niet in het ontwerptracébesluit op te nemen, want je kunt het gewoon in het tracébesluit opnemen zonder enige vertraging te reali-seren. Als de regio dus bereid is om het zelf te betalen, dan vind ik het prima om dit in het tracébesluit een plek te geven.
De heer Smaling heeft een vraag gesteld over smart mobility bij Eindhoven. Hij zegt: kijk ook naar de situatie bij Vught. Volgens mij heb ik deze vraag in het begin al in algemene zin beantwoord. Hij wil smart mobility breder toepassen.
Verder vraagt hij over Vught of ik en de Staatssecretaris bereid zijn om de plannen daar integraal te bezien. Dat gebeurt al, want het spoor en de weg kruisen elkaar in Vught. Ook wordt er gekeken naar het oversteken van langzaam verkeer, onder andere fietsers. De belangenbehartigers van fietsers, wandelaars en ruiters zijn betrokken bij de planvorming, de

belangen zijn goed in beeld en worden volwaardig meegewogen. De belangenbehartigers staan achter het overgrote deel van de plannen. Er komen twee ongelijkvloerse oversteken in plaats van de huidige drie gelijkvloerse oversteken. Er komt een nieuwe oversteek, met verkeerslichten, in het buitengebied van Vught. Het spoor wordt verdiept aangelegd. Straks zullen alle kruisingen met het spoor in Vught bovendien ongelijkvloers zijn. Over een mogelijke fietstunnel langs het spoor bij de kruising met de N65 vindt nog besluitvorming plaats tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught. Ook daar kijken we naar diverse aspecten. Ik heb begrepen dat dit ook nog niet officieel is gevraagd. Ik heb echter het idee dat we er alles aan doen om daar de problematiek in ieder geval integraal aan te pakken.
Ik kom bij de Zuidvleugel en de A4. Diverse Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. Er heeft daar een wegverbreding plaatsgevonden. We zijn daarbij gegaan van 2x2 rijstroken naar 2x2+1 rijstrook. Het was altijd het grootste fileknelpunt van Nederland. Tijdens de aanleg kon al in 2013 een versmalde extra rijstrook in beide richtingen worden gerealiseerd, waarmee de files met 85% zijn afgenomen. Degenen die zeggen dat het een verloren project is, hebben geen gelijk want dat is niet het geval. Wij hebben echter ook gezien dat de filedruk weer toeneemt. Dit project dateert van lang geleden. Het heeft lang stilgelegen, omdat wij er door de NSL-problematiek lange tijd niet aan mochten werken. Als je naar de toekomst kijkt, is het de vraag of je daar nog meer capaciteit zou willen realiseren.
Er is geen eenduidige oorzaak aan te wijzen voor de huidige vraagpunten. Ik heb al eerder gezegd dat dit te maken heeft met het feit dat wij niet wilden weven en dat er verschillende stroken zijn. Wij gaan daarmee aan de slag om de verkeerssituatie te verbeteren. Het is voor een deel een kwestie van gewenning en van een toenemend verkeersaanbod. Ik heb de Kamer echter duidelijk gehoord. Ik zal in ieder geval een aantal dingen doen. Ik noem de kleinschalige maatregel bebording, bewegwijzering en markering, de optimalisatiemogelijkheden voor de aansluiting N11-A4, incidentmanagement en camera's om sneller te kunnen acteren. Ik ben echter ook bereid om sneller te kijken naar de mogelijkheden van een extra tracé om de problematiek voor de toekomst op te lossen. Ik zal daar onderzoek naar moeten doen. De uitkomsten zijn natuurlijk niet binnen een paar maanden bij het volgende MIRT beschikbaar, maar het lijkt mij goed om nu al vooruit te kijken naar de toekomst.
De A4 is de grootste zorg van de heer Madlener. Ik ben daar al op ingegaan. Ik ga ervan uit dat hij dat op de gang heeft gehoord.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat de heer Madlener wil interrumperen. Dat is dan zijn tweede en meteen laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):
Twee interrupties, dat is eigenlijk toch weinig. Je gaat heel Nederland door en het is zo'n belangrijk onderwerp en dan moeten wij dat toch een beetje afraffelen. Dat is jammer.
Ik kan mij nog herinneren dat bij de aanleg van de A4 bij Leiderdorp voor een tijdelijke oplossing met drie rijstroken is gekozen. De files verdwenen toen opeens. Nu is de weg opengesteld en meteen staan er files. De Minister zei aanvankelijk dat de automobilisten moesten wennen aan een aparte baan, maar wij weten inmiddels wel beter. Twee banen plus een aparte baan is niet hetzelfde als drie rijstroken; die hebben niet dezelfde capaciteit. In die zin is er toen dus een inschattingsfout gemaakt. Ik ben van mening dat deze situatie niet nog jaren zo kan voortbestaan. De Minister zegt dat zij weer een nieuw traject zal starten. Wij hebben zojuist gehoord dat het wel acht jaar kan duren voordat er iets gebeurt. Wanneer is dit probleem volgens de Minister opgelost?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Madlener was net even op de gang en toen heb ik gezegd dat ik het heel belangrijk vind dat hier iets aan gaat gebeuren. Ik heb gesproken over de verschillende oorzaken, onder andere dat het project van lange tijd geleden dateert en ook nog eens lange tijd heeft stilgelegen. Nu worden wij alweer met meer verkeer geconfronteerd dan wij toen hadden ingeschat. Verder heb ik gewezen op de splitsing van de banen en de gewenning. Ik ben bereid om te kijken naar een nieuw tracé. Dit is natuurlijk niet in no time uitgezocht.
De heer Madlener vraagt indirect of alsnog kan worden teruggegrepen op de driestrokenvariant. Die drie stroken waren smaller en daarom moest er met een lagere snelheid worden gereden. Ik ben voor iedere oplossing die werkt. Ik vind het ook interessant om te bekijken wat wij tijdelijk kunnen doen. In the end wil je natuurlijk een permanente oplossing hebben, want een situatie met tijdelijk smallere stroken kan ook gevolgen hebben voor de veiligheid. Met andere woorden, ik neem het vraagstuk dat de heer Madlener, maar ook mevrouw Visser en anderen naar voren hebben gebracht, serieus en ik zal zo snel mogelijk bekijken hoe wij tot een permanente oplossing kunnen komen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is natuurlijk een hoopvol signaal voor alle mensen die in die heel dure file staan. De weg is zo'n beetje de slagader van de Randstad. De Minister sprak over veiligheid. Wij zien dat het aantal ongevallen ook is toegenomen. De weg is heel onoverzichtelijk; dat hebben wij al pal na de openstelling gezien. Wij moeten dit behandelen als een soort constructiefout en die moet snel worden hersteld. Ik hoop dat wij snel duidelijkheid krijgen en dat dit binnen afzienbare tijd wordt opgelost.

De **voorzitter**:
Volgens mij heeft de Minister zojuist toegezegd dat zij dit zal bekijken. Ik stel voor dat u geen betoog in tweede termijn houdt maar een concrete vraag stelt. Op uw eerdere vraag heeft de Minister al antwoord gegeven.

De heer **Madlener** (PVV):
Mijn concrete vraag in tweede termijn is wanneer wij horen welke alternatieven de Minister ziet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik herhaal het maar weer: de heer Madlener was er niet toen ik de vraag beantwoordde. Dit project is niet voor niets uitgevoerd. Na openstelling is zo'n 85% van de files verdwenen die er daarvoor waren. Ja, er zijn inderdaad problemen en die worden groter naarmate het verkeer toeneemt. En ja, daar wil ik iets aan doen. De aanpak heeft echter ook veel opgelost, want dit was het ergste fileknooppunt van Nederland. Ik wil voorkomen dat de heer Madlener nu een ander randje om dit project trekt. Dit neemt niet weg dat dit zo'n belangrijke verkeersader is dat ik daarmee aan de slag wil gaan. Ik heb al gezegd dat ik niet voor het volgende wetgevingsoverleg MIRT met een oplossing kom. Die tijd is te kort voor een onderzoek, maar ik ga er zo snel mogelijk mee aan de slag. Ik zal volgende keer toelichten wat wij al op korte en middellange termijn kunnen doen.
Ik kom op de waterschade bij de andere A4, Delft-Schiedam, waar de heer Houwers naar vroeg. Die wordt onder controle gehouden door retourbemaling. Het Hoogheemraadschap Delfland heeft daarvoor inmiddels een vergunning uitgegeven. Die vergunning is onherroepelijk en de retourbemaling staat aan. Dit vraagstuk is dus opgelost.
De actualisatie van de A20, Nieuwerkerk-Gouweknoop, is ter hand genomen. RWS heeft begin 2016 opdracht gekregen om de verkenning te actualiseren en is direct aan de slag gegaan. Het is onzeker of de

startbeslissing voor de verkenning en de planprocedure nog in 2016 kan worden genomen. Wij moeten daar nog naar kijken, maar wij doen ons best om het tempo erin te houden.
In antwoord op de vraag of ik bereid ben om in te gaan op het aanbod van de gemeente Goeree-Overflakkee om de doorstroming op de verkeersonveilige N59, merk ik op dat de N59 ook steeds weer terugkeert in deze commissie. Op basis van mijn gegevens heeft de doorstroming op deze weg landelijk gezien geen prioriteit. Ik sta altijd sympathiek tegenover voorstellen van een regio om een bijdrage te leveren aan het rijkswegennet, maar als er een relatief kleine bijdrage wordt geleverd en ik de rest moet bijpassen terwijl het geen prioriteit heeft, is dat geen werkzame oplossing. Het heeft maar één keer gewerkt, namelijk toen Groningen bijna alles betaalde aan een rijksweg. Toen heb ik gezegd dat ik over de streep wilde komen voor de laatste 10 miljoen. Het kan echter niet andersom, dat de regio zegt: wij doen 10 miljoen en doet u de overige 90 miljoen want het is heel aardig dat wij 10 miljoen doen. Ik kan daar nu niet op ingaan. Daarvoor wordt een budget van 18 miljoen gevraagd. Ik bekijk wel met de gemeente en de provincie hoe wij zo veel mogelijk kunnen doen op basis van Beter benutten en met pilots.

De **voorzitter**:
Dit is aanleiding voor een vraag van de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Zeker voor de A59 staan er nog veel scenario's open, ook scenario's waarbij de lokale en provinciale overheid echt een serieuze partner willen zijn. Bovendien zijn er nieuwe innovatieve ideeën en de bereidheid om hier echt iets bijzonders van te maken. Dat kan ook in economisch opzicht aantrekkelijk zijn voor de regio. Is de Minister bereid om nog eens met extra aandacht met de lokale en provinciale overheid te praten over de stand van zaken van die scenario's?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb al voorgelezen dat wij aan de gemeente en de provincie hebben laten weten dat wij nadenken over de toepassing van mogelijkheden die voortvloeien uit bijvoorbeeld programma's in het kader van Beter benutten of uit pilots op andere N-wegen. Op basis daarvan kunnen wij bezien welke verandermogelijkheden er zijn om dit probleem op te lossen. Iedere regionale vraag gaat gepaard met een vraag om budget en ergens houdt het op. Ik praat graag over innovaties en mogelijkheden, maar ik vind het belangrijk dat betrokkenen regionale oplossingen bieden zodat wij ons geld kunnen gebruiken voor nationale vraagstukken.
Ik kom nu bij de A9 Raasdorp-Alkmaar en de verbindingsboog tussen de N208, de A9 en de A22. In het MIRT-onderzoek Noordwestkant wordt onder andere gekeken naar de knelpunten op de A9 op langere termijn. Er wordt ook breder en dieper bekeken wat er aan de hand is opdat een echt verstandige oplossing kan worden gekozen in dit verstedelijkt gebied voor zowel de lange als de korte termijn. Het afgelopen jaar is samen met de partijen in de regio een analyse gemaakt. Wij kijken ook naar aspecten als wonen, werken, technologie, de verbinding met de N208 en noem maar op. Die verzamelde informatie wordt nu geïnterpreteerd. Verder wordt bekeken hoe het MIRT-onderzoek een vervolg krijgt en welke oplossingsrichtingen en opgaven zullen worden uitgewerkt. Dit komt dus weer bij een volgend MIRT terug.
Ik ben al ingegaan op de vraag over de participatie in het kader van de A13-A16. Daarnaast is een vraag gesteld over de nieuwste inzichten. Ik heb al gezegd dat een en ander al in een zodanige fase verkeert dat het allemaal is besloten. De heer Smaling vraagt nu of de weg beter kan worden ingepast. Wij hebben met de regio een inpassingovereenkomst voor de A13-A16 gesloten. Die vormt de basis voor een inpassing van de

weg die ook goed aansluit bij de inrichting van de aangrenzende gebieden en die naast wettelijk noodzakelijke geluidsmaatregelen, ook extra geluidsmaatregelen treft waardoor de geluidbelasting in het gebied ruimschoots aan de wettelijke eisen voldoet. Dit laatste geldt ook voor de luchtkwaliteit. Ik wijs erop dat in het kader van de inpassing een aantal maatregelen is genomen. Zo is al in 2008 uit landschappelijk oogpunt de brug over de Rotte afgevallen en is in plaats daarvan gekozen voor een ondergrondse passage. Daarnaast zal de weg ter hoogte van het Lage Bergse Bos in een tunnel komen te liggen. Daarvoor wordt 230 miljoen meer uitgetrokken ten opzichte van het bestaande traject. De regio heeft er 70 miljoen voor betaald en wij 160 miljoen. Ik meen dat wij heel veel hebben gedaan voor extra inpassingsmaatregel; zelfs tot en met de laatste belofte voor de toepassing van extra fijn tweelaags zoab.
Wij hebben voor in totaal 265 miljoen extra maatregelen getroffen boven op de wettelijk noodzakelijke maatregelen en de ondergrondse passage van de Rotte. Ik krijg echt een draai om mijn oren als mevrouw Visser dat hoort, maar er kan niet worden gezegd dat wij ons best niet hebben gedaan in dat gebied.
De heer Smaling heeft gevraagd of de Blankenburgroute een gelopen koers is of dat daar nog een stokje voor kan worden gestoken. Het tracébesluit voor de Blankenburgertunnel is genomen en de voorbereiding van de uitvoering is begonnen.
Nu kom ik bij de Noordvleugel. Ik begin bij de Ring Utrecht. De woordvoerder van D66 heeft gevraagd om een quickscan waarin wordt gekeken naar de mogelijkheid van een snelheid van 80 km/u binnen de bak. In de bak is geen verkeersveilige oplossing mogelijk met tweemaal zes en ontweven. Dit staat ook in het OTB/MER. De commissie-Schoof heeft dit in 2013 onderzocht na een vraag van de Partij van de Arbeid. Zij is tot de conclusie gekomen dat de besluitvormings- en participatieprocessen uitgebreid en zorgvuldig zijn doorlopen en dat er binnen de bak geen oplossing mogelijk is met tweemaal zes en ontweven. In dit kader is toen ook gekeken naar de snelheidseisen. Voor het overgrote deel is de snelheid vastgesteld op 100 km/u, voor een klein deel op de parallelbaan 80 km/u en op een ander deel 120 km/u. Ook is bekeken of de bak moet worden verbreed voor een snelheid van 80 km/u. Dat is niet het geval. Dit alles wordt uitgebreid beschreven in het OTB/MER. Er zijn meerdere moties voor de variant ingediend, maar die zijn alle door de Kamer verworpen.
Mevrouw Van Tongeren wil dat ik geen staatsgarantie geef. Wij hebben steeds gezegd dat het risicovol is om te bouwen in het traject van de bak in de A27 met folie. Wij hebben dit nooit verhuld. Wij hebben dit ook extra laten onderzoeken. Hier ligt straks ook een belangrijke verantwoordelijkheid voor de aannemer. Wij geven nooit staatsgaranties aan aannemers voor dit soort zaken. Het is hooguit een deels gezamenlijke verantwoordelijkheid van aannemer en opdrachtgever. Zo werken wij ook in het nieuwe marktbeleid. De uitvoeringsrisico's liggen in het algemeen bij de aannemer en risico's op het vlak van het bestaande areaal liggen in de regel deels bij RWS. Hier is dus ook sprake van een gedeeld risico doordat het bestaand areaal betreft. Het zal hooguit een gedeeld risico zijn, maar zeker geen staatsgarantie.
Mevrouw Belhaj van D66 heeft gevraagd naar de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal als er een fietsbrug over de Lek wordt aangelegd. Het is aan de provincie om een snelfietsroute tussen Houten en Vianen te realiseren. De provincie heeft 50% van het budget voor een verbinding over de Lek vrijgemaakt. Vorig jaar heeft de Kamer er in het notaoverleg door middel van een motie voor gezorgd dat de aanvullende 50% wordt bijgelegd door het Rijk. Ik heb geen inzicht in de plannen van de provincie voor een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.
De heer Smaling heeft gevraagd naar de A8 Zaanstad. Hij dankte voor de schriftelijke antwoorden, maar hij vroeg zich af of de geluidsplafonds wel

goed worden vastgesteld. Op 20 juni beantwoordde ik de vragen van de heer Smaling en mevrouw Visser hierover. Die vragen gingen over de zorgen bij omwonenden over luchtkwaliteit en geluid. Ik heb geantwoord dat ik die zorgen ken, dat er aan de wettelijke normen wordt voldaan en dat het al dan niet voldoen aan normen regelmatig wordt getoetst. Het is dan ook niet mijn beeld dat de geluidsplafonds niet goed zouden zijn.
Ik kom bij de A9 Gaasperdammerweg. Is er genoeg oog voor omwonenden en wordt de bouwhinder genoeg beperkt? Er is gevraagd of ik daarover desnoods in gesprek wil met betrokkenen. Dit jaar wordt de meeste hinder verwacht voor de omgeving. In het verleden heb ik met de bewoners gesproken. Aan de ene kant betekent dit een oplossing voor hun problemen, maar in de tussentijd zit je natuurlijk wel in de ellende. Daarom zijn er eerder dit jaar voor de bewoners aparte informatieavonden gehouden. Vooral het aanleggen van damwanden gaat geluidsoverlast geven. Er zijn maatregelen genomen in de wijze van uitvoering om die hinder te beperken. Overlast is niet te voorkomen. De aannemer en Rijkswaterstaat zijn actief met omwonenden in gesprek. Ik zal me daarover laten informeren, zoals is gevraagd, om te zien of er extra gesprekken moeten plaatsvinden. In het verleden heb ik daar ook al over gesproken met de omwonenden, die wel begrip hadden.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit soort kwesties is altijd lastig. Aan de ene kant gaat het over dingen die heel beeldend zijn en die je raken, terwijl aan de andere kant geldt dat, waar je een ei bakt, je een schaal moet breken. Dat zei mijn moeder altijd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Uw vader misschien.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee, die bakte nooit een ei. Deze mensen hebben een aanbod gehad voor een andere woning, waarbij best wel royale bedragen van rond de € 850 per maand zijn geboden. Dat is geen klein geld, en dat waarderen ze ook. Maar de situatie is wel dat ze in Amsterdam wonen, waar ze voor dat geld niet makkelijk iets kunnen vinden. Dan zouden ze naar Almere moeten. Dat is het verschil tussen hoe Rijkswaterstaat er formeel in staat – ik kan dat volgen, want gratis geld bestaat niet – en de verwachting dat mensen verhuizen naar een andere stad. Als de Minister zich ervan gaat vergewissen of wordt voldaan aan de protocollen, komen we niet verder. Ze moet een stap zetten naar die mensen om ze tegemoet te komen. Dat zal geld gaan kosten. Misschien moeten er dingen gebeuren die volgens het protocol niet kunnen. Ik heb zelfs begrepen dat van sommige mensen de woning getaxeerd is om te zien of ze kan worden gekocht, vanuit de gedachte dat als de weg er eenmaal is, er sprake zal zijn van waardestijging. Dan zie je ook dat die taxaties om bedragen blijven hangen waarvan ik denk: daar zou het voor Rijkswaterstaat niet op stuk mogen lopen ...

De **voorzitter**:
Uw vraag?

De heer **Hoogland** (PvdA):
... maar voor een eenvoudige bewoner is het wel iets.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Je ziet inderdaad dat mensen welwillend zijn. Geef me even de tijd om in de problematiek te duiken en te zien of ze oplosbaar is, met name gelet op het feit dat dit jaar de ergste werkzaamheden plaatsvinden. Een oplossing die pas volgend jaar soelaas biedt, schiet dan ook niet echt op. Dan

kunnen ze beter tijdelijk in een hotel gaan zitten. Ik zal meteen na dit overleg navragen hoe het ermee staat.

De **voorzitter**:
We hebben een heldere toezegging. De heer Bruins heeft de vergadering overigens moeten verlaten, vanwege een andere vergadering.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Van Helvoirt vroeg naar het Zuidasdok en de financiële risico's. Het is een groot en complex project. Wat dat betreft kan ik de vraag goed begrijpen. De aanbesteding van het project loopt. Met de inschrijvende marktpartijen vinden dialooggesprekken plaats, die daarover ook gaan. Daarnaast hebben de gezamenlijke opdrachtgevers, ProRail, Rijkswaterstaat en Amsterdam, zich terdege voorbereid, mede op basis van ervaringen bij andere grote projecten. Tot slot is ook sprake van een post onvoorzien, zoals altijd bij dit soort grote projecten. We proberen zo goed mogelijk aan te besteden. Over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn heb ik de Kamer in 2014 in een brief geïnformeerd over de mogelijkheden daarvan. Daarvoor is geen beperking. Er wordt een voorinvestering gedaan om mogelijke doortrekking naar Amstelveen onder de zuidelijke rijbaan van de A10 in de toekomst mogelijk te maken. Als je dat eenmaal gaat doen, moeten er later nog wel ingrijpende maatregelen worden genomen. Er is niet voor gekozen om nog meer voorinvesteringen te doen, enerzijds omdat daarvoor geen budget is, anderzijds omdat alle betrokken partijen hebben gekozen voor vernieuwing van de Amstelveenlijn. Het wordt niet onmogelijk gemaakt, maar er moet daar nog wel het een en ander gebeuren.
In reactie op de motie van mevrouw Van Veldhoven over een onderzoek van het RIVM kan ik zeggen dat het RIVM daar nu aan werkt. De verwachting is dat dat onderzoek in september door het RIVM wordt opgeleverd, zoals de Staatssecretaris in haar brief van 19 mei al heeft gemeld. Ergens tegen die tijd zal een en ander naar de Kamer komen.
Noord-Nederland als proeftuin? Ik waardeer de ambities van Noord-Nederland om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Alle wegbeheerders hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Ik vind het goed dat ze proeftuin willen zijn, maar het is nog wel helemaal in de beginfase. Ik volg het met belangstelling en ben benieuwd, wanneer de eerste resultaten beschikbaar komen.
Mevrouw Belhaj heeft naar het elektrisch rijden gevraagd. Zij vroeg om een overzicht van de inspanningen op dit punt. Volgens mij hebben we dat al heel vaak op meerdere plekken aangeleverd. Voor de kortheid wil ik dat niet herhalen. Het merendeel komt vanuit het fiscale circuit en de laadpalen.
Kan ik tunneldosering twee weken uitzetten en bekijken wat het effect daarvan is op de doorstroming? Ik zeg weleens: als we twee dagen niet pompen bij de waterschappen heeft iedereen door hoe belangrijk hun werk eigenlijk is. Deze Kamer heeft mij verzocht, onderzoek te doen naar het eventuele effect van tunneldosering op de doorstroming. Dat onderzoek is nu in uitvoering. Mijn beeld was dat de tunneldosering de file niet veroorzaakt, maar alleen verplaatst. Maar omdat er vragen over zijn, laat ik dat onderzoek verrichten. Ik zal de Kamer daarover in het najaar informeren. Ik stel voor, dat af te wachten en niet te experimenteren met het uitzetten van veiligheidssystemen, ook niet omdat dat onderdeel is van ons wettelijk regime. Mevrouw Visser schudt nee; haar kennende, zal zij het wel hebben uitgezocht. Geef me de ruimte tot het najaar, want ik heb de zaak nu in onderzoek.
GroenLinks had een vraag over het energieakkoord. Mevrouw Van Tongeren vond dat ik haar altijd doorstuur. Dat is niet het geval, behalve als ze de rest van de wereld erbij betrekt; dan stuur ik haar inderdaad door naar EZ. Maar wat het vervoersdeel betreft, is mijn informatie dat we de

doelstellingen gaan halen, hoewel we ons best moeten blijven doen. Als het gaat om CO_2, is sprake van een meer algemene opgave. Dat valt niet onder mijn verantwoordelijkheid. Kost extra asfalt CO_2? De Kamer kent mijn energieneutrale plannen, dus dat moet in de toekomst geen probleem meer zijn. Hoe wordt het vervolg op de REOS geconcretiseerd? De regio's zijn blij met de intentieverklaring. Er is bereidheid bij de partners, de Economic Board en gemeenten en provincies om over te gaan tot selectiviteit in toplocaties. Er komt nu een uitvoeringsagenda. De planning is dat die er in het najaar van 2017 zal zijn. Tegenover het plaatsen van zonnepanelen bij de rondingen van autosnelwegen, zoals bij aansluitingen op geluidsschermen, gevraagd door de heer Bruins, sta ik positief. Maar ik wil dat wel doen als we maatregelen moeten nemen voor het opknappen van wegen, bruggen en tunnels. Verder mag het niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Geïnteresseerde initiatiefnemers kunnen contact opnemen met het energiebureau van Rijkswaterstaat om de mogelijkheden te bespreken. Kan het geld voor Beter Benutten niet beter worden geïnvesteerd in infra, gezien de twijfels van de Rekenkamer bij de effecten van sommige programma's? Volgens mij hebben we daarover vorige week al lang gesproken. Ik denk nog steeds dat het een en-en-en-inzet moet zijn: en harde infra en Beter Benutten en nieuwe ITS. De Rekenkamer zegt niet zozeer dat het niet werkt, maar dat wetenschappelijk bewijs ontbreekt. We proberen de gang van zaken voortdurend af te stemmen met wetenschappers. Voor mij is het concreet genoeg, maar we zullen dat in de toekomst blijven toetsen.
Ben ik bereid om een congestieheffing te onderzoeken? In het regeerakkoord staat dat er geen kilometerheffing komt, dus daar kan ik heel duidelijk over zijn. In het SER-akkoord staat dat er stappen richting betalen voor gebruik worden onderzocht door een coalitie van maatschappelijke partijen. Zoals bekend wordt er achter de schermen gekeken. Als dat gebeurt, moet dat wel budgettair neutraal zijn. Het gebeurt dus niet door dit kabinet, maar wel door andere partijen. Het CPB is enthousiast over congestieheffing, maar zegt vervolgens zelf dat het niet in te voeren is, vanwege allerlei praktische redenen. Daar kan de Kamer zelf nog eens naar kijken; dat rapport is net uit.
Wat inventarisatie van de vaarwegknelpunten betreft, deel ik het pleidooi van mevrouw Belhaj dat vervoer over water belangrijk is voor Nederland. Verder is het belangrijk om te weten, waar de knelpunten zitten. Ik heb net nog met de internationale corridorcoördinator daarover gesproken. Ik ben bezig met een update van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, die in 2017 zal worden afgerond. Daaruit volgt wat de vaarwegknelpunten zijn.
Over de NAM en de btw kan ik zeggen dat herstelmaatregelen aan woningen worden uitgevoerd. Als dat in opdracht van de NAM is, kan de btw-aftrek aan de orde zijn. Bij de zuidelijke ringweg maken de maatregelen voor bevingsbestendig bouwen onderdeel uit van het contract tussen Rijkswaterstaat en de aannemers. Van een opdracht verleend door de NAM is in dit geval geen sprake, dus kun je de btw-aftrek niet in beeld brengen. Het probleem dat zich bij de woningen voordoet, zal zich bij de wegen niet voordoen.
De criteria voor meekoppelkansen bij rivierverruiming zijn in een brief aan de regionale overheden al beschreven. Het gaat om criteria voor rijksbedragen uit de beschikbare 200 miljoen aan meerkosten van rivierverruimende maatregelen. De drie criteria zijn: effectieve bijdrage aan waterveiligheid, reële kans op synergie op gebiedsniveau en cofinanciering door de regio.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb nog een onbeantwoorde vraag. Ik had namelijk gevraagd ...

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor om dat in tweede termijn te doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nou, normaal gesproken ...

De **voorzitter**:
We gaan nog even kijken of we überhaupt een tweede termijn houden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik stel voor om meteen de tweede termijn te doen! Grapje.
Deel ik de mening dat er een grote opgave op het spoor is? Het antwoord is: jazeker, voluit. Dat is overigens ook de reden waarom we de komende jaren zo'n 11 miljard alleen al aan aanleg van het spoor gaan uitgeven. Ik heb begrepen dat er per jaar zo'n 1,2 miljard aan beheer en onderhoud wordt gespendeerd. We hebben natuurlijk de Lange Termijn Spooragenda, we hebben investeringen van meer dan 2 miljard in het PHS, we hebben rond de 2 miljard aan investeringen in ERTMS, we hebben honderden miljoenen voor het toegankelijk maken van het spoor, we hebben de overwegenproblematiek, waarin we een paar honderd miljoen investeren, we hebben de stations en we hebben het elektrificeren van een heleboel spoorlijnen, maar niet alle. Dat laatste past namelijk niet binnen het budget.
In het CPB-rapport wordt gewaarschuwd dat men ook moet bekijken of een heroverweging aan de orde is. Mevrouw De Boer vraagt zich af of dat eigenlijk wel gebeurd is. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt regelmatig geactualiseerd. Destijds was er sprake van een positieve MKBA. Ik denk dat het goed is om dat te zeggen. Er is sinds de voorkeursbeslissing uit 2010 ook een aantal wijzigingen doorgevoerd. Naar aanleiding van lagere groeiprognoses hebben we de goederenroutering door Oost-Nederland geschrapt. We hebben ervoor gekozen om het hoogfrequente rijden over de OV SAAL-corridor vorm te geven met gebruik van ERTMS. Denk ook aan het verdiept aanleggen van het spoor door Vught en de integrale aanpak waarvoor we hebben gekozen bij Amsterdam-Centraal. Met andere woorden: er wordt voortdurend bekeken of we nog doen wat we moeten doen. Ik denk ook dat dit terecht is.
Mevrouw De Boer vroeg ook of er niet meer winst te behalen is met een aantal slimme en goedkope maatregelen. Dat lijkt mij inderdaad een heel goede oproep. Dat doen we overigens ook. Bij de afweging betrekken we altijd de vraag of we kleine aanpassingen kunnen doen. Dat betreft bijvoorbeeld maatregelen voor regionale spoorprojecten of kleinere maatregelen binnen PHS. Het Programma Kleine Functiewijzigingen is niet voor niets onderdeel van het MIRT. Ook hierbij blijft het noodzakelijk om steeds opnieuw af te wegen of we op de goede weg zijn en of we qua kosteneffectiviteit nog steeds doen wat verstandig is. Daarover ben ik het zeer met mevrouw De Boer eens.
Mevrouw Belhaj en mevrouw Van Tongeren hebben de wens uitgesproken voor elektrificatie van alle spoorlijnen. We doen dat natuurlijk op meerdere plekken in Nederland. Het zou prachtig zijn om het overal te doen, maar de kosten zijn ongeveer 1 miljoen per kilometer. Dat bedrag wordt hoger als er ook nog bruggen en tunnels liggen. Gelet op datgene wat op dit moment aan budget beschikbaar is, is het voor nu geen realistische wens om het overal te doen. Uiteraard zullen we in de loop der tijd op dit punt wel steeds meer slagen moeten maken, omdat die verduurzaming wel verstandig en noodzakelijk is, gelet op het akkoord van Parijs. Daar kom ik aan het einde van mijn bijdrage nog op terug.
De heer Bruins vroeg om een overzicht van de voortgang van alle projecten op het spoor. Over alle projecten met planologische procedures, zowel op de weg als op het spoor, wordt structureel gerapporteerd. Over de grote projecten, zoals ERTMS en PHS, worden ook voortgangsrapportages verzonden. Ik zit dus niet te wachten op nog meer rapportages. Ik

ben daar maar heel open over. Ik hoop eigenlijk dat dat ook voor de Kamer geldt, want dit levert waanzinnig veel werk op, terwijl het maar een geringe meerwaarde heeft. We hebben onze mensen gewoon heel hard nodig om op de inhoud de goede dingen te doen. Het aantal mensen wordt er ook niet groter op. Dat is ook een politieke keuze. Ik stel dus voor om niet nog meer rapportages te versturen.
De heer Smaling is ingegaan op het beheer en het onderhoud en op de brief daarover. Het is inderdaad belangrijk om te kijken naar de maatschappelijke effecten van de voorstellen die verkend worden. We krijgen daar ongetwijfeld nog een apart debat over. Het lijkt mij heel goed om dat uitgebreid te doen. Ik zal de maatschappelijke effecten altijd meewegen. Daar kunt u van op aan. Maar er moet wel iets gebeuren. Daar kunt u eigenlijk ook van op aan. Als we niks doen, gaat het mis. We zien nu al dat we elk jaar geld laten liggen, terwijl dat besteed moet worden. Dat is echt eeuwig jammer. Daarmee komen we ook in de problemen.
Ik kom bij het volgende blokje, het grensoverschrijdende spoor. Internationaal spoorvervoer is geen sinecure. Dat is absoluut helder. De Minister en ik hebben de afgelopen dagen de TEN-T-dagen gehad in Rotterdam, in de prachtige Van Nellefabriek. We hebben natuurlijk geprobeerd om met onze collega's in Europa dit onderwerp flink op de agenda te zetten, zowel het spoorgoederenvervoer als het passagiersvervoer. De samenwerking tussen overheden is van belang. We hebben bijvoorbeeld met succes een TEN-T-subsidie van 60 miljoen binnengehaald voor het Theemswegtracé. Je ziet dus dat er zelfs binnen Europa wat uit te slepen valt als je het verstandig organiseert.
Hoe zit het met de verschillende verbindingen over de grens? De Kamer heeft mij eerder gevraagd om iets te doen. In het regeerakkoord staat ook dat die van belang zijn. Naar aanleiding van de spoortop hebben we de Kamer vanochtend een brief gestuurd. Hierin heb ik aangegeven dat we met de provincie Limburg afspraken hebben gemaakt over de financiering van wat wij «no-regretmaatregelen» noemen. Dit zijn maatregelen die je altijd moet nemen op de verbinding van Heerlen naar Aken. Daarmee kunnen we ook de planuitwerking starten. Kort samengevat: we gaan gezamenlijk de bekostiging van de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en de seinverdichting tussen Landgraaf en Herzogenrath financieren. We hopen dat we daarvoor een TEN-T-realisatiesubsidie kunnen binnenslepen. Die gaat Limburg met steun van I en M aanvragen. Doordat we dit samen doen, hebben we ook zicht op financiering en kunnen we inderdaad met de planuitwerking starten. Na realisatie van die maatregelen kan Arriva een extra sneltreindienst bieden tussen Maastricht, Heerlen en Herzogenrath. Daarmee komt de frequentie op twee keer per uur. Deze spoorverdubbeling is ook voor de toekomst van groot belang, want die maakt het ook mogelijk dat er een IC-dienst op kan worden gereden. We zullen alle invloed aanwenden om onze Duitse vrienden ervan te overtuigen dat het belangrijk is om die verbindingen over de grens te maken. Ik kom daar zo op terug. Ik heb in de afgelopen dagen dat gesprek ook met mijn Belgische collega gevoerd. Zeker in Limburg zien we namelijk dat we aan twee kanten grenzen hebben. Dat is u bekend. Het is dus ook verstandig om bijvoorbeeld Luik mee te nemen in onze plannen.
Ik kom op de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. We weten allemaal dat er een extra investering in infrastructuur in Duitsland noodzakelijk is voor deze verbinding. In het Bundesverkehrswegeplan is nog niet de hoogste prioriteit gegeven aan de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken. Als dat niet gebeurt, hebben we wel een probleem. Dat kunnen we vaststellen. In haar formele reactie op het Bundesverkehrswegeplan heeft de Minister daarom gevraagd om die prioritering te heroverwegen. Wij zullen onze activiteiten hierop richten en onze contacten blijvend gebruiken om dit aan de Duitse collega's kenbaar te maken. Wij hebben

met de provincies Noord-Brabant en Limburg afgesproken dat wij gezamenlijk blijven lobbyen voor deze maatregelen.
De heer Smaling vroeg of wij genoeg gedaan hebben. Wij doen er aan Nederlandse zijde, onder andere met het aanleggen van een verdubbeling van het spoor, alles aan om ervoor te zorgen dat het aan onze kant «niet zal liggen». De heer Hoogland had het over zijn moeder; die van mij zei altijd: je kunt een paard wel naar het water leiden, maar je kunt hem niet dwingen om te drinken. Dat geldt hiervoor ook een beetje. Wij moeten er dus alles aan doen, maar wij kunnen het niet afdwingen. Dat moet wel helder zijn. Wij zijn al bezig met de verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Wij zetten in op een ingroeimodel. De eerste stap kan worden gezet met de dienstregeling van 2017, want dan wordt de reistijd tussen Eindhoven en Düsseldorf vijftien minuten verkort door een kortere overstaptijd in Venlo. Wij zullen uiteraard dat gesprek blijven voeren.

De heer **Smaling** (SP):
Ik denk even aan de geschiedenis van de Betuweroute en de HSL-Zuid. Wij zien onszelf vaak als het centrum van het universum en doen net alsof de buurlanden een beetje achterlijk zijn. Ik vind dat vreemd. In Den Haag hebben wij zelfs ook de neiging om Limburg als een uithoek van Nederland te zien, maar Limburg is het centrum van Europa! Kijk naar wat er allemaal omheen ligt. De provincie heeft een terechte behoefte aan de verbindingen Heerlen-Aken, Venlo-Düsseldorf en Maastricht-Luik, maar zelfs ook aan een verbinding van Weert richting Hamont, zodat er een verbinding is naar Antwerpen. Die komen allemaal niet tot traag van de grond. Ik was een paar weken geleden van plan om mezelf per kameel van Heerlen naar Aken te verplaatsen, omdat dat de snelste manier is om van Heerlen in Aken te komen. De gedeputeerde zei toen: wacht nog maar even, want de Staatssecretaris heeft misschien een prettig bericht voor je. Ik weet echter niet of het bericht wel prettig genoeg is. Ik krijg hier graag nog even wat teksten over die mij hopelijk wat vrolijker maken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben in dit geval niet met teksten gekomen, maar gewoon met geld. Misschien stelt dat de heer Smaling tevreden. Het is belangrijk om vast te stellen dat de gedeputeerde en wij gezamenlijk hebben gezegd dat wij het een en ander moeten doen aan Nederlandse zijde om in ieder geval op de verbinding Eindhoven-Düsseldorf en op andere terreinen onze bijdrage te leveren. Er zijn meerdere lijnen, onder andere naar Keulen en naar Düsseldorf. Je moet dus bekijken waar de prioriteit ligt en in welke volgorde je een en ander doet. Je zult niet alles in één keer kunnen realiseren. Ik heb de indruk dat datgene wat wij nu gezamenlijk doen, een flinke stap is.
Ik ben het met de heer Smaling eens dat wij ons goed bewust moeten zijn van onze positie ten opzichte van anderen. Ik woon zelf in Enschede. Mijn redenering is altijd dat dit ergens tussen Amsterdam en Berlijn in ligt. In het kader van preaching to the converted hoeft mij dus niet uitgelegd te worden dat de regio's in ons land een heel belangrijke rol spelen in de verbindingen naar het hart van Europa en naar andere hoofdsteden. Volgens mij zijn wij het met elkaar eens dat daar heel grote kansen liggen. Wij moeten wel zelf bepalen waar wij ons schaarse geld voor inzetten. Dat kan niet altijd overal tegelijk. Wij moeten ook de anderen, aan de andere zijde van de grens, ervan overtuigen om hetzelfde te doen. Dat is nu eenmaal een proces dat je helaas niet in twee dagen geregeld hebt. Sinds mijn aantreden ben ik al aardig in de weer met dit dossier. De Kamer heeft mij gevraagd om iets te doen. Ik heb de Kamer vanochtend ook gemeld dat wij in Limburg nu een belangrijke stap zetten, met een niet geringe bijdrage.

De **voorzitter**:
Ik kijk even of de heer Smaling zijn kameel op stal kan laten.

De heer **Smaling** (SP):
Het is prima om naar dit antwoord te luisteren. Ik vraag me soms wel af of we het Duitse equivalent van het MIRT wel voldoende duidelijk op ons netvlies hebben. Dat kan ook gewoon een vraag aan mezelf zijn. We hebben hoge verwachtingen van de verbindingen vanuit Eindhoven. Eindhoven ontwikkelt zich ook heel goed. Het is echt een hub in technologisch en wetenschappelijk opzicht. Is die behoefte in Duitsland dan niet groot genoeg om die verbinding met Eindhoven te hebben, als je het vergelijkt met prioriteiten die in Duitsland of in de Länder zelf aan de orde zijn? Anders hebben we straks misschien een Arrivatreintje van Aken naar Luik via Nederland, maar dat is het voorlopig dan.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals: wij leggen ons daar niet bij neer. Daar begint het mee. De wil is er om echt verder te komen. Dat hebt u mij gevraagd en ik heb gezegd dat ik ermee aan de slag ga. Daarnaast kan ik natuurlijk niet in alle gevallen helemaal precies overzien wat zich allemaal aan de Duitse zijde afspeelt. Als ik dat wel zou doen, weet ik ook niet of het verstandig is om hier daarover uit te wijden. Duitsland maakt natuurlijk zijn eigen afwegingen. Wij zitten niet in het Duitse parlement of in de Länder. Dat betekent dat het een kwestie is van overtuigingskracht, diplomatieke inzet en een verstandige gemeenschappelijke lobby. Al die instrumenten moeten we ook echt gebruiken om die verbindingen verdergaand onder de aandacht te brengen. Ik heb overigens niet de indruk dat die niet belangrijk gevonden worden. Dat is ook niet het signaal dat ik krijg. Men kampt natuurlijk, net als Nederland, met een financiële situatie waarin niet alles kan. Daarin worden keuzes gemaakt. Laten we bekijken hoever we komen met het beïnvloeden daarvan.

De **voorzitter**:
Voordat de Staatssecretaris haar beantwoording vervolgt, overleg ik heel even met de Kamerleden. We hebben geïnformeerd bij de bode. Er is een mogelijkheid om de zaal nog een halfuur langer te hebben. Dat maakt het misschien wat minder onrustig en dan kunnen we de beantwoording afmaken. Ik vraag de Staatssecretaris en de Minister of het ook in hun agenda's past. Ik heb van de Minister al begrepen dat dit bij haar het geval is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter, ik moet een halfuur daarna, dus om 18.30 uur in een ander algemeen overleg zitten. Ik weet nog niet waar dat gehouden wordt, maar dat betekent dat dit AO wel net daarvoor afgelopen moet zijn.

De **voorzitter**:
Dat gaan we doen. Behoort dat voor de Staatssecretaris ook tot de mogelijkheden?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja.

De **voorzitter**:
Dat is heel fijn. Dan verzoek ik u om uw beantwoording te vervolgen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik zou ook om 18.00 uur ergens anders moeten zijn, maar dan moeten ze daar maar even op me wachten. Ik denk dat dat wel kan.

Ik kom te spreken over de Wunderline. We hebben naar aanleiding van de ontstane situatie met de brug al een brief gestuurd aan Minister Dobrindt. Ik heb in die brief het belang van de verbinding Groningen-Bremen benadrukt. Ik heb eind mei een brief teruggekregen, waarin Minister Dobrindt onderkent dat die verbinding belangrijk is. Men heeft echter een onderzoek gedaan waaruit blijkt dat het herstel van de brug een aantal jaren zal duren. Dat herstel zal minimaal vijf jaar duren. Na de zomer verwacht men daar definitieve duidelijkheid over te hebben. Het is vooral voor het goederenvervoer een probleem, want voor de passagiers is inmiddels een tijdelijke andere oplossing gevonden. Het is heel vervelend, maar er wordt volgens mij met man en macht gewerkt om dit op orde te krijgen.
Ik kom bij het rondje Nederland en begin met een vraag van de heer Smaling over de Noordvleugel. Hij vroeg naar de snerpende bogen bij Hilversum. Ik heb inderdaad in een tweede termijn van een vorig AO beloofd om daar schriftelijk op terug te komen. Ik heb na het AO ook een brief gehad van de gemeente. Het antwoord dat ik daarop zal sturen, vergt gewoon overleg. Dat vergt ook overleg met ProRail. Wij zijn daar dus nu mee aan de slag. Ik hoop dat ik de Kamer hierover deze zomer nader kan informeren. We zijn dus niet ergens in slaap gesukkeld, zeg ik alvast maar tegen de heer Smaling.
De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over de Zuidvleugel. Hij vroeg hoe ik sta tegenover investeringen ten behoeve van onderzoek naar en het behoud van de IC-stop Schiedam. We zijn in overleg met de regio en ProRail. Dit mogelijke project is in een studieproject opgenomen. Het is opgenomen in het maatregelenpakket Herijking, maar er is nog geen budget voor gereserveerd. Er worden door ProRail meerdere varianten uitgewerkt voor het zogenaamde Plan D. Daarin is de IC-status van station Schiedam overigens nog niet geborgd. Als er beslisinformatie is, dan moeten we met de regio in overleg. Dan zullen we moeten bekijken welke mogelijkheden er zijn om iets eventueel in te passen. Daarbij gaan wij overigens altijd uit van een 50/50-financiering door Rijk en regio. Dat is dan alvast een winstwaarschuwing.
Ik kom bij de mij welbekende regio Oost. Mevrouw De Boer vroeg naar het initiatief van de provincie Gelderland om het knooppunt Valburg voor weinig geld geschikt te maken als een multimodaal op- en overslagpunt. Het initiatief is mij bekend. We steunen de huidige activiteiten die ProRail in opdracht van de provincie uitvoert om te kijken wat de mogelijkheden zijn. We zijn in principe positief over het initiatief dat de provincie in samenwerking met marktpartijen aan het uitwerken is. We zullen uiteraard wel een aantal eisen stellen aan een uiteindelijk plan: er moet sprake zijn van een positieve businesscase van de provincie met marktpartijen, het moet ook alle toetsen van ProRail doorstaan en het moet voor het Rijk wel budgetneutraal zijn. In gewonemensentaal betekent dat: geen extra kosten voor ons departement.
Een volgend punt is de spoorverdubbeling Arnhem-Winterswijk. De heer Houwers vroeg of er op die lijn nu nog meer in de pijplijn zit. De heer Smaling heeft die vraag eigenlijk ook gesteld. We hebben natuurlijk de afgelopen jaren al een fors bedrag voor de provincie Gelderland, met name voor de partiële spoorverdubbeling, ingezet. Bij Wehl is voor enkele miljoenen al een dubbelspoor gerealiseerd. Er komt de komende jaren nog een bijdrage van 15 miljoen, waarmee nog zo'n 4,5 kilometer dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam kan worden gerealiseerd. Dat is nogal wat op dat traject. We hebben al met al op die lijn nu al meer dan 20 miljoen bijgedragen aan een verdubbeling van het spoor. Nog meer dan dat heb ik inderdaad nu niet ergens in een achterzak.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar de brug bij Ravenstein. Dat onderwerp is al in verschillende AO's aan de orde geweest. Mevrouw Van Tongeren heeft een hardnekkige liefde voor die spoorbrug. Er is vanuit het oogpunt van waterveiligheid geen aanleiding om die brug te verhogen.

Voor het spoor geldt dat de brug geen knelpunt is op basis van de nationale capaciteitsanalyse. Er is dus vanuit het oogpunt van spoor geen aanleiding om naar de brug te kijken. Voor de binnenvaart voldoet de brug weliswaar niet bij alle waterstanden aan de huidige norm voor vierlaags containervervoer, maar de hoofdroute loopt via de Waal en het Maas-Waalkanaal. Op die route heeft men geen last van dit type hoogteknelpunten. Het is dus niet iets wat boven aan het lijstje staat, en dan druk ik mij nog heel vriendelijk uit vanwege de liefde van mevrouw Van Tongeren voor de brug.
De heer Smaling vroeg of Barneveld Noord een prominent overstapstation kan worden door aanpassing aan de sporen. Het is aan de regio om met nieuwe ideeën te komen. Er is al een station aan de Valleilijn. Ik moet vaststellen dat uitbreiding van dit bestaande station door de regio niet is ingebracht in de lijst die in het kader van de herijking is ingediend. Gelet op het beperkte budget dat ik heb, hebben we daar ook geen geld voor.
Ik kom te spreken over de regio Zuid. De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over de Hofstraat. We zijn samen met de gemeente Eindhoven, de bewoners en ProRail aan de slag om oplossingen te vinden en uit te werken. Die gesprekken gaan begin juli verder. Ik verwacht dat ik de Kamer hierover in ieder geval voor het volgende MIRT-overleg of zoveel eerder als mogelijk kan informeren.
Een volgend punt betreft het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) – dat is ook een klassieker – en uiteraard de spoorwegovergang bij de Vierpaardjes. Wij hebben op 3 februari uitgebreid over de Vierpaardjes gesproken. De heer Van Helvert herinnert zich dat ongetwijfeld nog goed. Wij onderzoeken samen met de regio de variant van gesplitste overwegen en wij hebben de gemeente Venlo in de gelegenheid gesteld om parallel daaraan de tunnelvariant te onderzoeken. Dat was die variant die door ons niet als meest kosteneffectief wordt gezien. Dit doet men dus ook op eigen kosten. De resultaten van de onderzoeken zullen in de zomer gereed zijn. Dan kunnen we in het najaar een besluit nemen over een voorkeursalternatief en over de LVO-bijdrage die daar dan bij hoort. Wordt dus vervolgd.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Smaling een vraag heeft.

De heer **Smaling** (SP):
Ik had nog een interruptie over. Door al die goederentreinen – waar vanmorgen nog over gesproken is – zijn de spoorbomen bij de Vierpaardjes meer dan de helft van de tijd dicht. Als je dan in aanmerking neemt dat er tussen de rivier en Duitsland eigenlijk maar één ongelijkvloerse kruising is met het spoor, is het gewoon ook een risico wat betreft aanrijtijden van ambulances en zo. Het is een niet echt veilige situatie. Ik zou dit dus toch wat hoger op de prioriteitenlijst willen praten. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar ook het nut van inziet.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Volgens mij is er geen discussie over de vraag of er iets moet gebeuren. Om maar even in spoortermen te blijven: dat station zijn we volgens mij al gepasseerd. Het gaat er nu om dat we bij het kiezen van een oplossing bekijken welke oplossing uiteindelijk, alles afwegende, het meest kosteneffectief is en doet wat die moet doen. Vervolgens moeten we ook afwegen wat er dan binnen het budget voor LVO overblijft voor al die andere knoop- en knelpunten die we ook in beeld hebben. Ik weet dat dat er altijd weer meer zijn dan waar ik budget voor heb. Je kunt ervoor kiezen om voor een bepaalde situatie echt navenant meer geld vrij te maken. Dat hebben we 3 februari ook gewisseld. Toen heb ik alle stations en plekken in gemeenten genoemd die dan misschien niet meer aan de beurt zouden komen. Dat is uiteindelijk wel de afweging waar ik voor sta. Die studies komen er, inclusief de voorkeursvariant vanuit Venlo. Die

komen allemaal in beeld. Laten we dan in het najaar maar met elkaar beslissen wat uiteindelijk het meest wijs is. Afhankelijk van welke alternatief het wordt, zal ik ook in beeld brengen wat er dan wel of niet nog overblijft voor bijvoorbeeld de andere aanvragers. Het moet uiteindelijk een open afweging zijn.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Smaling een korte vervolgvraag heeft.

De heer **Smaling** (SP):
Dat is altijd een beetje een bezwaar bij dit MIRT-overleg: als je iets wilt, dan is het antwoord vaak dat er nog veel meer plekken in het land zijn waar dat ook noodzakelijk is. Dan zit je hier toch een beetje wat suf voor je uit te staren. Dit is een superknelpunt. Ik ben alle knelpunten op dit terrein in het land afgelopen. Dit is echt een superknelpunt. Is de Staatssecretaris in staat om hier een superknelpunt van te maken en het daardoor dan toch prioritair te behandelen? Dan zijn dit toch wat beter bestede uren voor mij, en ook voor de mensen in Venlo.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wil het leven van de heer Smaling niet moeilijker maken dan het al is, maar hij heeft ons aan het begin van dit debat een soort vergezicht voorgespiegeld, namelijk dat hij en mevrouw Belhaj aan deze kant van de tafel zouden zitten. Ik hoor naast me dat hij niet mevrouw Belhaj maar mevrouw Van Tongeren heeft genoemd. Nou ja, ook goed! En dan krijgt hij exact dit wat hij nu suf noemt! Dat wordt dan zijn leven. Wees daarop voorbereid! Welcome to my world! Dit is dan wat er voortdurend aan de orde is: dat heet regeren. Dat zijn keuzes maken. Dat betekent belangen afwegen en dat betekent ook dat als je iets als «super» betitelt, je ook moet aanvaarden dat ergens anders mensen teleurgesteld worden. Dat kan een politieke of een maatschappelijke afweging zijn. Ik ben nooit te beroerd om die te maken. Dat weet de heer Smaling ook wel. Maar het moet uiteindelijk ook wel reëel en terecht zijn. Laten we dat dan samen doen, zelfs als de heer Smaling daar zit en ik hier, alleen dan wel in het najaar als hij het goedvindt, als al die varianten er gewoon liggen.

De **voorzitter**:
Dat lijkt me helder. Ik verzoek de Staatssecretaris om haar betoog te vervolgen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom te spreken over de plannen rondom Gent en Terneuzen. De heer Van Helvert heeft hierover een vraag gesteld. ProRail heeft recentelijk in opdracht van Zeeland Seaports een capaciteitsanalyse uitgevoerd om te bepalen of die goederenprognoses en treinaantallen ook passen in 2020 en 2030. Die analyse van ProRail is pas deze week ontvangen. De eerste conclusie is nu dat de aantallen treinen passen op de huidige infrastructuur. Uit de analyse blijkt dat de Sluiskilbrug mogelijk voor de lange termijn wel een knelpunt zou kunnen opleveren. We moeten daar dus echt gewoon nader naar kijken. Dat gaan we doen. Dat moet uit een nieuwe integrale afweging blijken. Wij verwachten het resultaat daarvan begin 2017.
Ik kom te spreken over het fietsparkeren. Om een lang verhaal kort te maken: wij werken inderdaad aan een convenant met zowel NS als de lokale overheden. Ik heb eerder al gezegd dat je wel heel veel geld kunt besteden aan het PHS-verhaal, maar als je een halfuur bezig bent om bij een station je fiets kwijt te raken, dan zijn twee minuten tijdwinst versus een halfuur zoeken af en toe wat uit het lood. Dat neemt niet weg dat het niet mogelijk is om in één klap het hele probleem op te lossen, want daar hebben we gewoon het geld niet voor. We zullen dus gewoon moeten

bekijken wat we eventueel kunnen doen. We moeten bekijken wat iedereen kan bijdragen. Dat is van groot belang. Het Rijk heeft een tijdlang gezegd dat dit eigenlijk een taak voor regionale overheden is. We hebben in een eerdere stap die verantwoordelijkheid al weer een beetje meegedragen. Ik heb eerder tegen de regio's gezegd dat ik, nu we zien dat dit zo'n groot probleem wordt, niet van plan ben om weer weg te lopen van enige vorm van verantwoordelijkheid of bijdrage. Maar ik heb niet zomaar het hele restant aan problemen opgelost, want ook dat is weer een kostenafweging. Anderen moeten inderdaad ook meedoen. Maar ook deze wordt vervolgd. Daar komen we gewoon op terug. De Kamer krijgt daarover nog een voorstel.
Ik kom, last but not least, bij het blokje over duurzaamheid. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar de afspraak van Parijs. We zijn op dit moment verschillende maatregelen aan het uitvoeren. We hebben natuurlijk het energieakkoord, waaraan we uitvoering geven. Er zijn maatregelen waar I en M bij betrokken is, zoals de Green Deal Autodelen, de Green Deal Het Nieuwe Draaien, gericht op brandstofbesparing en een actieprogramma Duurzame Brandstoffenmix. De Minister heeft zonet al het een en ander over de doelstelling van Rijkswaterstaat gemeld. We hebben natuurlijk vrij recentelijk ook de afspraak met de regio's gemaakt dat vanaf 2025 de bussen in Nederland emissieneutraal zijn. Daarmee zijn we echt heel goed bezig met elkaar, want dat is al snel en het is een belangrijke bijdrage. Wat dat betreft gebeurt er dus behoorlijk wat, zowel op de weg, zoals de Minister zei, als in het ov. Dit is nog niet eens een uitputtende lijst, maar gelet op de tijd laat ik het hierbij.
De vraag van de heer Houwers over zonnepanelen bij het spoor heb ik nogmaals bij ProRail neergelegd. ProRail gaat mij nog antwoorden en ik zal de Kamer dat antwoord laten weten. Verder is de sector bezig met het uitvoeren van vele duurzaamheidsmaatregelen. ProRail is heel veel bezig met verduurzaming. Ik vind het ontzettend goed dat ProRail maatschappelijke verantwoordelijkheid neemt. Als ik het antwoord op de vraag over de panelen heb, krijgt de Kamer het. Einde blok.

De **voorzitter**:
En einde bijdrage, begrijp ik. Er is een interruptie van mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb mijn interrupties maar even opgespaard, in afwachting van wat er nog langs zou komen. Ik wil nog even terug naar het begin, naar het PHS en het Programma Kleine Functiewijzigingen. Ik hoor wat de Staatssecretaris zegt over het PHS en dat klopt ook, alleen is het PHS wel een nieuw element. Het CPB-rapport is onlangs uitgekomen, na alle wijzigingen die hebben plaatsgevonden binnen het PHS. Dat geldt eigenlijk ook voor het geluid, dat uit de spoorsector in de volle breedte komt, dat kleine maatregelen veel meer geld opleveren. Misschien moeten we daar dus toch eens met een open blik naar kijken, want kennelijk volstaat daar niet het Programma Kleine Functiewijzigingen. Dat is er al een tijdje. Dit zijn echt twee dingen die ik recentelijk heb gehoord. Daarom breng ik het hier ook ter sprake. We moeten daar dus toch meer met een open blik naar kijken.
Dat geldt eerlijk gezegd ook voor Valburg. Dat is een project waar we met een positieve blik naar moeten kijken, omdat het ook een economisch rendement heeft. Met dat soort dingen ...

De **voorzitter**:
En uw vraag, kortom?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

... verdienen we geld, dat we misschien ooit aan fietsparkeren kunnen uitgeven. Dat is maar een willekeurig voorbeeld, maar dit wilde ik gezegd hebben. Ik krijg daarop graag een reactie van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Op het eerste punt ben ik het gewoon eens met mevrouw De Boer: we moeten daar met een open blik naar kijken. Dat gesprek is volgens mij ook gaande. Als dat nog intensiever kan, moeten we dat gewoon doen. Dat lijkt mij sowieso een heel verstandige houding, gelet op alles waar we financieel voor staan.
Het punt van Valburg kan ik nu niet mooier maken dan ik het verteld heb.

De **voorzitter**:
Ik denk dat we het daarmee op dit moment moeten doen. We gaan over naar de tweede termijn. Mijn voorstel voor de spreektijd is in principe anderhalve minuut en maximaal twee minuten. U hebt dus een beetje speling. U bent met zes partijen. De VVD verdeelt de tijd misschien. Ik stel voor dat we snel beginnen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Het was een lange zit, en een warme zit, waarin we heel Nederland door zijn gegaan. Ik dank beide bewindspersonen voor het geduld en voor de beantwoording. Ik wil wel een VAO aanvragen.
Wat betreft de A4 dank ik de Minister voor het uitspreken van de bereidheid om te kijken naar een verder onderzoek en naar verdere maatregelen op korte termijn. Nut en noodzaak om te komen tot een aanpak van de A4 zijn duidelijk. Ik vraag de Minister om daarbij ook te kijken naar de trajectcontrole en het gedrag van automobilisten: wat doet men bijvoorbeeld met remmen en optrekken?
Ik noem ook nog het knooppunt Hooipolder. De Minister geeft aan dat in het tracébesluit de inbreng van de provincie kan worden meegenomen. Het is belangrijk om dat nog een keer scherp uit te spreken, aangezien wij wat andere signalen hebben gekregen. Men is daar ongerust over.
De MIRT-onderzoeken lopen nu in de regio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Eindhoven, maar er zijn ook regionale wensen geuit, ook door de Kamerleden. Het is goed om deze zomer te gebruiken, in combinatie met de verlenging van het MIRT, om te bekijken wat dit nu betekent. Wat doen we met beheer en onderhoud, welke ambities heeft de Kamer en welke keuzes moeten er gemaakt worden? Het is goed om dat nog een keer vast te leggen in het VAO.
Mijn laatste opmerking gaat over de A13/A16. Die discussie is ook door een aantal collega's gevoerd. Ik denk dat dit heel belangrijk is. Ik ben op werkbezoek geweest in Lansingerland. De mensen daar hebben zorgen en willen weten wat er gaat gebeuren met de uitbreiding van vliegveld Rotterdam Airport die op stapel staat, maar ook met het onderliggende wegennetwerk en met provinciale staten. Zit daar wel voldoende flexibiliteit in? We hebben immers de Fyra gehad en we hebben nu de A13/A16. We hebben twee jaar om tafel gezeten. Wat gaat er nog met onze wensen gebeuren? Ik roep de Minister op om daarover met een open blik te spreken met de provincie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden over het energieakkoord. Ik zou toch graag een keer een overzicht op papier willen zien. De Minister noemt aan de ene kant de mooie dingen op, en aan de andere kant hebben we meer stukken weg met 130 km/u en meer asfalt, en horen we continu dat er meer transport en meer wegverkeer is. Streept dat tegen elkaar weg of zorgt dat samen echt voor een vermindering? Zou daar een keer een globaal overzicht van kunnen komen, zodat we kunnen

zien hoe we de pijler Transport in het energieakkoord halen met deze twee bewindspersonen?
Ik heb een wat fundamentelere vraag over de systematiek van het MIRT. Hoe zorgen we ervoor dat we gaan naar een infrastructuur voor de toekomst? Ik heb daar een paar voorbeelden van gegeven, maar ik vraag ook al een paar jaar naar het systeem van Siemens waarbij vrachtauto's bijvoorbeeld met een trolleybovenstel-aanpassing elektriciteit gebruiken en niets uitstoten. Er zijn proeven mee gedaan in Hamburg in Duitsland, en nu ook in Zweden en volgens mij ook in Amerika. Dat lijkt me typisch iets voor deze Minister, want dat is echt vervoer van de toekomst. Deze Minister zegt ook vaak dat het verversen van het autopark in Nederland zorgt voor schoner vervoer. We hebben 8 miljoen auto's. Stel dat we er 400.000 per jaar verversen; dan duurt het toch nog zo'n zestien jaar voordat het hele autopark ververst is. Dat gaat volgens mij niet gelijk op met de afspraken die wij in Parijs gemaakt hebben. Ik vraag dus toch om systematischere aandacht. Ik begrijp alle goede intenties en bedoelingen, maar hoe krijgen we systematischere aandacht voor die enorme uitstoot van onze transportsector en hoe krijgen we de infrastructuur die dat moet ondersteunen, op tijd gereed?
Ik begrijp dat ik nog een antwoord krijg op het punt van de geluidsschermen bij de A27.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Dit grote punt dat mevrouw Van Tongeren aanhaalt, vind ik ook heel belangrijk. Ik ben benieuwd of de Minister daar nog mee komt in de resterende tijd van deze kabinetsperiode. Er loopt, meen ik, ook nog een evaluatie van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Heeft die misschien nog enige betekenis hiervoor? Want laten we eens terugkijken op de Tweede Maasvlakte. Iedereen was enthousiast: meer economie, een grotere haven. Maar ja, als dat joystickwerkgelegenheid biedt om containers te lossen, wat is dan de toegevoegde waarde? Vervolgens moet wel het hele achterland op de schop om al die goederen naar Duitsland en verder te krijgen. Op zich is dat natuurlijk een goede propositie van een land met een geografie als de onze, maar je moet je wel afvragen wat de consequenties zijn voor de leefbaarheid van een klein en vol land. Op een gegeven moment ben je gewoon «uitverbreed» met je snelwegen. Er zit gewoon een einde aan dat almaar uitbreiden van wegen in dit land. En spoor is lastiger te vervolmaken. Dat maakt dat ik af en toe wat wanhopig bij deze MIRT-vergaderingen zit. De neiging om inderdaad te verhuizen naar spoorwegovergangen en bruggen, is er. Dat is ook belangrijk, want daar woont ook achterban van al onze politieke partijen. Maar het is een beetje een lastige spagaat, moet ik zeggen. Ik doe dus van harte mee aan het VAO, om een aantal punten onder de aandacht te brengen. Dat zijn met name Kampen, Barneveld en Limburg. Ook Zaandam, trouwens, maar dat krijgt nog wel een staartje.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Om te voorkomen dat we nog een keer alle projecten langslopen, wil ik één opmerking van de Minister bespreken, die mij triggerde. Ze zei: we maken vaak een rondje door Nederland. Ik interpreteer dat als: we zouden ook wat meer over ruimte kunnen praten. Ik mis de R weleens, zei de Minister geloof ik. Ik heb weleens een hele begrotingsbehandeling besteed aan de R, en dan kom ik er toch achter dat we erg van mening verschillen. De Minister hanteert dan toch vaak de strategie van de schutting – ik zeg dat even wat gemakkelijk – als het gaat om de ruimtelijke ordening. Die vindt zij, via de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte), toch een taak van de provincies en van de gemeenten. Ik ga deze uitdaging dus oppakken. Binnenkort komt er weer een begrotingsbehandeling. Die ga ik weer helemaal aan ruimtelijke ordening besteden en dan gaan we zien hoever we komen met het oppakken van de handschoen

door het Rijk. Er zit natuurlijk een beetje een kwinkslag in, want daaraan gekoppeld is wel de vraag hoe de Minister concreet invulling gaat geven aan het bestuursconvenant met de drie belangrijke regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Ik kan de titel nooit onthouden; REOS heet het, geloof ik. Geen idee waar die afkorting voor staat, maar de vraag is dus hoe de Minister er concreet invulling aan gaat geven. Ik wil dat graag verder concretiseren, want dan kunnen we ook op het gebied van de R gezamenlijk een stap zetten. Dan hebben we toch de gezamenlijkheid gevonden om ook op dat punt iets goeds te doen voor het land.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer Van Helvert, die spreekt namens het CDA en wellicht ook namens de SGP.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik maak eerst de Staatssecretaris een compliment. Ik had daar graag vijf minuten voor uitgetrokken, maar dat mag niet van de voorzitter. Goed gedaan met het grensoverschrijdend ov, Staatssecretaris, en blijf die Duitsers achter de vodden zitten, zodat er ook een IC-verbinding komt met Düsseldorf!
Over Vierpaardjes wil ik wat nieuwe informatie. Vanmorgen bespraken we dat er meer met gevaarlijke stoffen gereden wordt dan we eigenlijk dachten, ook over Venlo. Zijn die getallen ook meegenomen in de afweging die de Minister maakt? Dit gebeurt ook op het tracé van die nieuwe IC naar Düsseldorf die de Staatssecretaris gaat regelen. Misschien zijn we daarmee ook een beetje af van die knellende regels van het LVO, en biedt dat mogelijkheden voor extra investeringen bij Vierpaardjes in Venlo.
Met de A2-verbreding bij Echt, Susteren en Sittard zijn wij heel blij. Wel dreigen er zeven tunnels onder de A2 door, en viaducten over de A2, te verdwijnen door die verbreding. Veel landbouwvoertuigen en toeristen maken gebruik van die viaducten en tunnels. Wil de Minister, of een van haar medewerkers, in overleg gaan met de provincie en de gemeenten om dat op te lossen?
Er gebeuren veel ongelukken op de A2 bij de aansluiting met de A73. Ik heb daar ook vragen over gesteld. De Minister zegt dat er op het wegvlak van 65 kilometer van Eindhoven naar Born een normaal aantal ongelukken per kilometer plaatsvindt, maar al die ongelukken gebeuren wel op de tien kilometer van Sint Joost naar Born. Ik vraag de Minister om te onderzoeken of het normaal is dat op de tien kilometer van Sint Joost naar Born zo veel ongelukken gebeuren. Dat hoeft niet per se vandaag te gebeuren, maar wil zij dat wel onderzoeken? Gister was er namelijk ook weer een groot ongeluk.
Wat betreft de A1 en de A30 bij Barneveld vind ik dat de Minister echt met te weinig komt. Ik weet niet of mijn vorige vier punten ook namens de SGP waren, maar dit punt wel. De Minister doet echt een te zwak bod op dit moment. Komt die MIRT-verkenning er nou? Wil de Minister die ook echt gaan uitvoeren? En wil zij ook in overleg met de regio kijken naar de gefaseerde aanpak? Wat vindt zij daarvan en hoe staat zij daarin? Er moet echt een breder bod komen, want Nederland houdt niet op na Amersfoort! De Minister moet met een fatsoenlijk antwoord komen.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Het grote plaatje is natuurlijk dat je hier kunt praten tot je een ons weegt, maar dat het geld op is. Hoe komt het dat het geld op is? Dit kabinet heeft een greep gedaan uit het Infrastructuurfonds.
Ik kreeg zonet het verwijt van de heer Hoogland van de Partij van de Arbeid dat de PVV meegedaan heeft aan lastenverzwaring voor de automobilist. Ik heb dat eens uitgezocht en dat is niet waar. Rutte I heeft niets aan lastenverhoging voor de automobilist gedaan. Sterker nog: we

hebben toen 500 miljoen extra voor wegen en spoor beschikbaar gesteld. Helaas kwam daarna Kunduz. Toen is er 500 miljoen af gegaan. Daarna kwam Rutte II en toen was het helemaal dramatisch. Toen werden de accijnzen voor diesel en lpg verhoogd: 300 miljoen lastenverzwaring. De motorrijtuigenbelasting werd ook verhoogd: een extra taakstelling. En toen kwam het herfstakkoord eroverheen: weer werden motorrijtuigenbelasting en bpm verhoogd. Oftewel: dit kabinet doet niet wat het moet doen. Iedereen is het erover eens dat investeren in infrastructuur goed is voor de economie en dat het verlagen van de lasten goed is voor de automobilist. Het kabinet doet precies het tegenovergestelde. Ik heb zonet de lijst laten zien met al die projecten die zijn afgesteld of uitgesteld. Wat heeft het voor zin om hier te praten over kleine dingetjes als het de grote lijn is dat het kabinet de verkeerde bezuinigingen doorvoert en de lasten voor de automobilist verhoogt?
Tot slot kom ik nog op de storingsgevoeligheid van bruggen. Dat betreft niet alleen de brug in de Afsluitdijk, maar ook de Spijkenisserbrug en de Botlekbrug. Die storingen gaan niet over versleten tandwielen of te weinig smeerolie. Die gaan steeds vaker over softwareproblemen. Zijn die niet makkelijker op te lossen? Wordt het geen tijd dat de monteur weer een soort hefboom in handen krijgt? Moeten we niet zeggen: weg met die software; we gaan het weer met de hand bedienen? Want je zult er maar staan elke keer. Hoe kijkt de Minister daarnaar?

De **voorzitter**:
Met dank voor uw inbreng, want daarmee zijn uw twee minuten inderdaad op. Er is sprake van enige uitlokking, maar ik vraag de heer Hoogland om zijn reactie op datgene wat de heer Madlener naar voren bracht, beperkt te houden.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat zal ik doen, voorzitter. In 2011 zijn een aantal afspraken gemaakt. Er zijn een aantal kortingen voor automobilisten in de Autobrief gezet, die ook nu worden doorgevoerd; die betreffen 2011 tot 2016. Dat was echt toen de PVV regeerde. Daarnaast heeft de PVV, toen zij regeerde, niets gedaan om het aandeel in de accijnzen naar beneden te krijgen voor de automobilist. Zij ging haar pijlen richten op de olie-industrie, onder het motto: de olieprijs zakt, dus dan kunnen ze daar wel even regelen dat de benzine goedkoper wordt. Dat was een soort afleidingsmanoeuvre, die uiteindelijk niets heeft opgeleverd voor de automobilist maar wel het beeld «het ligt niet aan ons maar aan de oliebazen» creëerde. Dat was politiek een slimme truc, maar feit is wel dat ook de opcenten, dus de motorrijtuigenbelasting, verhoogd zijn. Dat is toegestaan in 2010.

De **voorzitter**:
Een heel korte reactie van de heer Madlener. Ik stel verder voor dat u dit debat voortzet bij de begrotingsbehandeling.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb het net uitgezocht, want we moeten wel de feiten benoemen zoals ze zijn. Dit is gewoon niet waar. Ik vraag de heer Hoogland dan ook om aan te tonen welke lasten er verhoogd zijn tijdens Rutte I. Het is gewoon niet waar wat hij zegt. Ik heb net duidelijk aangegeven welke lasten u wel verhoogd hebt. Ik hoor nu graag welke lasten wij verhoogd hebben.

De **voorzitter**:
We laten de discussie hierbij. U hebt de heer Hoogland aangesproken en die heeft gereageerd. Ik stel voor dat u er bij de begrotingsbehandeling weer naar kijkt. Zijn de bewindspersonen zover dat ze kunnen antwoorden? Ik vraag de Minister of zij eerst de vraag van mevrouw Van Tongeren kan beantwoorden, want die heeft een verplichting hierna.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan, voorzitter. Ik ga allereerst in op de vraag over de A27 waarop ze nog een antwoord tegoed had. Het eerst plaatsen van schermen is ook een wens van de omgeving, omdat het kan helpen om hinder tijdens de bouw tegen te gaan. Ik zal Rijkswaterstaat vragen om deze wens kenbaar te maken aan een nog te selecteren aannemer. Ik kan niet toezeggen dat het gebeurt, want de bouwfasering van zo'n groot project is complex, en er zullen meer wijken zijn met zo'n wens. Ik zal in ieder geval de wens kenbaar maken aan de aannemer en bekijken of het tot de mogelijkheden behoort.
Mevrouw Van Tongeren heeft nog een keer gevraagd naar het energieakkoord en hoe we dat gaan halen. Via Minister Kamp, die de hele stand van zaken geeft, heb ik aangegeven hoe het vervoersdeel loopt en dat we dat denken te halen. We moeten daar hard voor werken. Met het energieakkoord heeft het kabinet een brede aanpak opgezet. In de uitvoering daarvan steken we ook graag alle energie. Daarbovenop heb ik ook nog eens mijn eigen ambitie voor energieneutrale netwerken gezet. Ik denk dat we vanuit het verkeer- en vervoersdeel bezig zijn met een systematische aanpak van uitstoot.
Zij vroeg ook of de infrastructuur van de toekomst wel genoeg aandacht heeft. Die heeft de volle aandacht. Kijk bijvoorbeeld naar de Verklaring van Amsterdam, die we in april hebben getekend met alle Europese landen. Het heeft niet alleen mijn aandacht. Ik wil ook dat het grenzen overstijgt en andere landen op eenzelfde manier handelen. Verkeer en vervoer gaat vaak de grens over, dus als je het alleen maar voor een beperkt deel regelt, heb je uiteindelijk een probleem. Ook infra is dan van belang. Zie een programma als Bereikbaar Zuid-Nederland, waarbij we in de regio met smart mobility aan de gang gaan. Ik denk dat we daarmee internationaal vooruitlopen. Als ik kijk naar wat collega's in andere landen doen, zie ik eigenlijk alleen in Finland soortgelijke initiatieven. Volgens mij heb ik daarmee de vragen van GroenLinks gehad.
Ik kom bij de bijdrage van de VVD. Over de A4 aanpakken heb ik al in de eerste ronde gezegd dat ik dat zal doen. Mevrouw Visser heeft me nog een keer gevraagd of de Hooipolder echt in het TB kan worden meegenomen. Ja. Maatregelen kunnen tussen het OTB, dat nu is vastgesteld, en het TB worden meegenomen. Ik zeg nog een keer dat ik vind dat de regio dat zelf moet betalen, maar dat is een andere discussie.
Mevrouw Visser heeft ook gevraagd naar de landzijdige bereikbaarheid van Zestienhoven in relatie tot de A13/A16. Voor de A13/A16 hebben we het OTB al vastgesteld, maar de landzijdige bereikbaarheid van Zestienhoven en de vragen daarover, lopen mee in het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Den Haag en Rotterdam. Daarin is er zeker aandacht voor. Daarnaast is de metropoolregio bezig met een onderzoek naar innovatieve oplossingen voor het feit dat er allerlei vragen bij elkaar komen op één plek.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Visser een vraag heeft, maar die moet wel echt verduidelijkend zijn, want anders gaan we een rondje extra maken en dat wil ik absoluut voorkomen. Daar hebben we het VAO voor. Mevrouw Visser, kort.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit was niet mijn vraag, voorzitter. Ik sprak mijn zorgen uit over de participatie van de mensen die twee jaar hebben meegedaan, zoals volgens mij meerdere collega's dat deden. Deze mensen hebben gezegd: wij hebben meegedaan maar hebben het gevoel dat we niet op alle punten serieus zijn genomen en we maken ons zorgen omdat er ook een

aantal andere ontwikkelingen plaatsvinden. Hoe kunnen zij nog bij de invulling betrokken worden in combinatie met de A13/A16? Dat was de vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan ben ik niet duidelijk genoeg geweest in mijn antwoord. Ik heb inderdaad gereageerd op de zorgen. Wij hebben een tussentijdse evaluatie gedaan om daaraan tegemoet te komen. Zij hebben nu nog de mogelijkheid om te participeren via het MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van Den Haag en Rotterdam. Ook is de metropoolregio bezig met een onderzoek naar innovatieve oplossingen. Er zijn dus eigenlijk twee plekken waar op dit moment verder gesproken wordt over de landzijdige bereikbaarheid in relatie tot de eerdere besluiten die we hebben genomen over de A13/A16.
De SP heeft gezegd ook een bredere discussie te willen hebben over infra en ruimte...
O, de heer Hoogland wil weg. Ik zal eerst zijn vragen beantwoorden en doe dat heel snel; dan hoort hij het nog onderweg. Hij zegt: ik wil graag een debat met u hebben over ruimtelijke ordening, maar dan trekt u nog weleens een muur op omdat u zegt dat het decentraal gebeurt. De SVIR is gedeeltelijk decentraal, maar een gedeelte is nationaal. Daar sta ik ook echt voor. Volgens mij is het juist goed als we af en toe de degens kunnen kruisen. Ik vind het belangrijk dat we een politiek debat hebben. Hoe meer verschil, hoe leuker het soms kan zijn. Wat dat betreft kijk ik uit naar de begrotingsbehandeling, waar hij los zal gaan op de R.
Over de REOS, de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie, heb ik gezegd dat er zo snel mogelijk een uitvoeringsagenda komt. Iedereen staat daar nu achter. Er zijn een paar keuzes gemaakt, dus niet alles is belangrijk meer. Daardoor kunnen we nu snel de uitvoeringsstrategie maken. Dan zullen we een goede koppeling maken met ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit en meer verdichting rond knooppunten. Richting zomer/najaar 2017 gaan we dat uitwerken in een gezamenlijke agenda. Volgens mij heb ik daarmee de twee punten van de PvdA te pakken.
Ik ga weer terug naar de SP; net zo makkelijk gaan we overal doorheen. De heer Smaling vraagt ook om een breed debat en haalt er nog meer bij: de Maasvlakte, automatisering en de effecten van economische uitbreidingsprojecten voor bijvoorbeeld het landschap omdat de bereikbaarheid daarvan moet worden georganiseerd. Dat zijn allemaal terechte vragen. In principe zitten ze in de SVIR. Straks komen ze in een diepere variant, waar de heer Smaling vaak om heeft gevraagd, in de Omgevingsvisie terecht, die we maken voor de invoering van de Omgevingswet. Dat zal in 2018 of 2019 aan de orde komen. Het hangt ervan af hoe snel de wetsbehandeling verloopt, want daar zal de Omgevingsvisie mee oplopen. Het zijn gewoon terechte vragen. Hoe richt je het land in? Waar zit de economische ontwikkeling? Als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen zoals de joysticks, is het niet zo dat die een slecht effect hebben. In de afgelopen 50 jaar hebben we gezien dat er steeds nieuwe vormen van banen ontstaan en dat er een verschuiving plaatsvindt, maar dat dit vaak juist een verrijking voor de maatschappij oplevert. De evaluatie van de SVIR is al aan de Kamer gestuurd. Die kan zij dus bekijken. U weet dat ik bezig ben met de nieuwe Nationale Omgevingsvisie. Daarvoor ga ik natuurlijk ook gebruikmaken van leerpunten uit de evaluatie. De vernieuwing van het MIRT zal daarin een plekje krijgen.
Het CDA heeft een aantal nieuwe punten ingebracht omdat de heer Van Helvert niet toegekomen was aan de voor hem belangrijkste regio. Ik hoop dat ik er zo diep genoeg op inga. Hij vroeg of er met de provincie gesproken kan worden over een aantal knelpunten op de A2 bij Susteren. Ik zal Rijkswaterstaat vragen dat te doen. Er is een regulier overleg.

Daarbij kunnen de knelpunten die de heer Van Helvert net opsomde besproken worden, voor zover ze niet al bekend zijn.
Hij sprak ook over de ongelukken op de A73 en de A2. Hij zei dat die vooral plaatsvinden tussen Sint Joost en Born. Het precieze ongevalscijfer per wegdeel over 2015 moet ik nog ontvangen. Zodra ik dat heb, kan ik ook zien of er sprake is van een afwijking van het beeld op dit wegdeel. Mocht dat zo zijn, dan kom ik daarop terug.
Zijn derde punt was de A1/A30. Hij kan het niet ver genoeg vinden en ik heb hem daar al heel vaak op geantwoord in deze commissie. Ik heb daarover gezegd wat ik heb gezegd. Ik wacht voor het kijken naar nieuwe onderzoeken eerst de nieuwe NMCA af. Als daaruit blijkt dat er een knelpunt is, kunnen we erover verder praten, maar ik ga er niet bij voorbaat verder onderzoek naar doen.
De PVV zei: u hebt veel storingsproblemen, is de software geen probleem? Dat klopt. We zien vaak dat de fysieke brug of tunnel niet het probleem is, maar de software die erin zit. We hebben het onszelf complex gemaakt door op allerlei vlakken zekerheden te willen bieden en extra redundantie in te bouwen, zoals dat heet, die ervoor zorgt dat software al een signaal geeft voordat iets kapot gaat. Dan moet een tunnel soms dicht terwijl er eigenlijk nog niets kapot is. Ik heb de vraag of we dat op die manier moeten doen, teruggelegd in mijn organisatie. Voor een deel moet dat wel. Het zit ook in onze tunnelwetgeving. Voor een deel kunnen we opnieuw kijken naar de spelregels. Uiteindelijk moet het om een reële waarschuwing gaan, en niet om de derde of vierde wollen onderbroek die je over elkaar aantrekt om geen verkoudheid te krijgen. Ik snap de zorg en daar zit ook een kern in, maar het is niet altijd even simpel op te lossen. We kunnen ook niet zonder software in deze tijd, maar we moeten goed bekijken hoe we het zo simpel kunnen maken dat het heel snel weer op te lossen is en het niet voor niets vast staat.
Daarmee heb ik de vragen van de commissie volgens mij beantwoord.

De **voorzitter**:
Ik heb daarbij nog één verduidelijking nodig. U zei dat u overleg gaat voeren over de A2. Ik neem aan dat u de Kamer daarover op enig moment informeert. Moeten we dat als een toezegging zien, of hoe wilt u dat vormgeven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er is gewoon regulier overleg over de A2 en daarbij kunnen die vragen aan de orde komen. Ik heb met elke regio regulier overleg, dus ik weet niet of dat een speciale toezegging is, of de Kamer moet me niet vertrouwen dat de punten aan de orde komen. Er is een volgend MIRT. Als er bepaalde dingen uit komen en de Kamer er een ander beeld bij heeft, kan zij mij daarop alsnog bevragen.

De **voorzitter**:
Dan stel ik voor dat we het hierbij laten. Het staat ook in het verslag en is dus helemaal helder.
Het woord is aan de Staatssecretaris voor de aan haar gerichte vragen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Volgens mij zijn er vooral nog opmerkingen gemaakt en heel weinig vragen gesteld. In de tweede ronde, met een VAO voor de deur, is dat ook niet onbegrijpelijk.
De heer Van Helvert kwam nog even terug op Vierpaardjes en het druk bereden goederenvervoer daar. Laten we bij de alternatieven die nu in beeld gebracht worden bekijken hoe een en ander zich tot elkaar verhoudt. Gelet op het feit dat de provincie heeft aangegeven met mij naar de hele Brabantroute te willen kijken en eventueel zelf nog iets te doen, kan dat op verschillende momenten perspectief bieden. Maar ik ben

heel voorzichtig, zoals u weet, want zoals de heer Smaling terecht aangaf, komt het geld niet als manna uit de hemel vallen.
Er zijn voor de rest opmerkingen gemaakt dat woordvoerders op zaken terugkomen. Als u het mij niet kwalijk neemt, wacht ik dat maar even in alle rust af.

De **voorzitter**:
Dat lijkt mij gezien het tijdstip een uitstekend idee. Ik heb nog de vraag aan mevrouw Visser in hoeverre het door haar aangevraagde VAO voor het reces zou moeten plaatsvinden of dat we de grote agenda wat zouden kunnen ontlasten door dat na het reces te houden. Dat blijkt niet mogelijk, want mevrouw Visser schudt nee. We gaan het VAO gewoon aanmelden en dat nog voor het reces regelen, en dus waarschijnlijk ook stemmen voor het reces.
Dat brengt mij op de toezeggingen. We hebben één toezegging aan de heer Hoogland genoteerd. De anderen kunnen even bekijken of dat voldoende is.
– De Minister zal zich verdiepen in de problematiek bij de Gaasperdammerweg en de Kamer daarover nader informeren. Dit betreft het overleg met de bewoners over de mogelijkheden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Indien noodzakelijk, voorzitter. Ik ga mij daarin verdiepen, zoals de heer Hoogland heeft gevraagd. Hij heeft niet gevraagd of ik dat in een brief of iets dergelijks terug wil koppelen. Het moet wel zinvol zijn.

De **voorzitter**:
Dan laten we het daarbij en zeggen we: indien noodzakelijk.
Menen anderen nog andere toezeggingen te hebben gehoord?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik miste de Afsluitdijk en de vervangingsopgave die er ligt als het gaat om de bruggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er liggen schriftelijke vragen van mevrouw Visser. Is het goed als ik probeer daar zo veel mogelijk in te beantwoorden en wat we niet weten eventueel in een procesantwoord te gieten? Dat is de snelste weg.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja.

De **voorzitter**:
Dan nemen we het daarin mee.
De heer Van Helvert?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik begreep uit de beantwoording dat de Minister zei dat ze, als de cijfers er zijn, het wegvlak Sint Joost-Born zal bekijken. Als daaruit blijkt dat de verschillen uiteenlopen, zei ze terug te zullen komen bij de Kamer.

De **voorzitter**:
Ja, maar dat is een soort «als»-toezegging.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als het maar goed vastligt, vind ik het ook prima.

De **voorzitter**:
Dit ligt in dezelfde lijn als de Gaasperdammerweg.

Dan rest mij niets anders dan u allen te bedanken voor uw geduld en uw medewerking aan het toch redelijk vlot verlopen van deze vergadering. Het kostte iets meer tijd, maar we hebben heel Nederland gedaan. Ik dank de bode en iedereen voor de belangstelling, net als beide bewindslieden. Eet smakelijk!

Sluiting 18.13 uur.